

SUMARIO

BRASIL

- El Ejército Brasileño aprueba los requisitos operacionales para su futuro sistema defensa antiaérea de alcance medio.
- La desactivación del C-130 pone fin a una era en la FAB.
- Banco do Brasil da marcha atrás y reanuda financiamiento de productos de defensa para exportación.

CHILE

- La fragata FF-06 Almirante Condell representará a la Armada de Chile en Rimpac 2024.

ESTADOS UNIDOS

- La Fuerza Aérea de EE.UU. pide a los US inks deal to build up to 5 bases in Somalia.
- HII pone a flote al submarino de ataque clase Virginia número 25 para la Armada de los EE.UU.
- La Armada de EE.UU. recibe el primer sonar CAPTAS-4 para sus nuevas fragatas Constellation.
- Rearmar los buques de la US Navy en alta mar ya no es una opción, sino una necesidad.

PERÚ

- La importancia de las PIAS de la Marina de Guerra del Perú en el apoyo a las comunidades amazónicas.

REINO UNIDO

- El Ejército británico podría no cumplir sus compromisos con la OTAN por falta de recursos.
- HMS Diamond and a case study on disinformation.
- La Real Armada Británica extenderá la vida útil del submarino de misiles balísticos HMS Victorious.
- UK 'increasingly reliant on allies' to protect British interests.
- HMS Venturer Tipo 31: Probado para incorporarse a la Royal Navy

SUDÁFRICA

- SA Navy will hit the high seas this year with ship visits to Russia and Cuba.

VENEZUELA

- Venezuela recibe barcos lanzamisiles Peykaap de fabricación iraní.

CIBERDEFENSA

- Removing the Trojan Horse from America's ports.

VARIOS

- INCORPORACIÓN DE UAVs – AUSTRALIA.** Schiebel Camcopter S-100 recibe la aprobación operativa de CASA australiana.
- INCORPORACIÓN DE BOMBARDEROS ESTRATÉGICOS- RUSIA.** Bombarderos estratégicos Tu-160 Blackjack para la Fuerza Aérea rusa.
- CONFLICTOS – SGM - EUROPA.** Las bombas sin estallar de la Segunda Guerra Mundial amenazan a Europa.
- GEOPOLÍTICA – CHINA - RUSIA.** Documentos rusos filtrados revelan una profunda preocupación por una agresión china.
- EJERCICIOS NAVALES MULTINACIONALES – OTAN.** Las Armadas de Italia, Francia, Grecia, España, EE.UU. y Turquía dieron inicio al Ejercicio Antisubmarino Dynamic.
- TECNOLOGÍA NAVAL – MDA.** Cable Attack: New Undersea Threat Is Starting To Reshape Naval Wars.
- PROGRAMAS DE ADQUISICIÓN DE MEDIOS AERONAVALES – ALEMANIA – CANADÁ.** Boeing se adjudica un contrato de 3.400 millones de dólares para 17 aviones P-8A Poseidon.
- INCORPORACIÓN DE MEDIOS AERONAVALES – FRANCIA.** La Marina Nacional de Francia completa su flota provisional de helicópteros Airbus H160.
- PROGRAMAS DE MODERNIZACIÓN DE UNIDADES NAVALES - CHINA.** Finalmente, el portaaviones Liaoning de la Armada de China inició sus pruebas de mar después de finalizar sus trabajos de mantenimiento y actualización.
- INCORPORACIÓN DE MEDIOS SUBMARINOS – FRANCIA.** La Marina Nacional francesa somete a pruebas al segundo de sus nuevos submarinos nucleares clase Barracuda.
- INCORPORACIÓN DE MEDIOS SUBMARINOS – TAIWÁN.** Taiwán tendría operativos a final de año sus submarinos convencionales de ataque Hai Kun.
- GEOPOLÍTICA – OTAN.** Una base letona se convierte en la tercera base de policía aérea de la OTAN en el Báltico.

- AUKUS - SINGAPUR – SUBMARINOS NUCLEARES.** Singapur acogerá los submarinos nucleares australianos de la clase Aukus.
- MERCADO DE AVIONES DE COMBATE – FRANCIA.** El avión de combate Rafale de Dassault está en problemas.

RECOMENDACIONES DE LECTURA.

1- TECNOLOGÍA NAVAL – SUBMARINOS - TAIWÁN

¿CÓMO ES EL PRIMER SUBMARINO TAIWANÉS DE FABRICACIÓN NACIONAL?

El primer submarino de fabricación nacional de Taiwán ha entrado en el agua por primera vez y está a punto de iniciar las pruebas en el mar, por lo que los observadores han tenido la mejor oportunidad de examinar la embarcación con más detalle, revelando algunos aspectos intrigantes y avanzados.....

<https://galaxiamilitar.es/como-es-el-primer-submarino-taiwanés-de-fabricación-nacional/>

2- CAPACIDADES MILITARES – SUECIA – OTAN

LO QUE SUECIA APORTA A LA OTAN

El país tradicionalmente neutral ha construido un formidable complejo militar-industrial, algo que reforzará la alianza frente al ruso Vladimir Putin. Suecia ingresa en la OTAN, y no lo hace con las manos vacías.....

<https://galaxiamilitar.es/lo-que-suecia-aporta-a-la-otan/>

3- ANÁLISIS – CONFLICTO RUSIA UCRANIA

EVALUACIÓN DE LA GUERRA DE UCRANIA A DOS AÑOS DE LA INVASIÓN RUSA

A dos años de la Operación Militar Especial iniciada por Rusia en Ucrania y desde el punto de vista del empleo del poder aéreo y del entorno que rodea este conflicto, se pueden extraer algunas conclusiones. Por Ángel Rojo.....

<https://www.pucara.org/post/evaluaci%C3%B3n-de-la-guerra-de-ucrania-a-dos-a%C3%B1os-de-la-invasi%C3%B3n-rusa>

4- CRISIS – HAITÍ

HAITÍ EN CRISIS, NUEVAMENTE.

Una nueva crisis sacude a Haití. Bandas poderosamente armadas controlan amplios sectores de la capital, en especial las salidas de ella y el acceso al puerto, cobran peaje a los camioneros que trasladan el poco combustible que llega. Muchos de los insumos provienen del exterior por lo cual el desabastecimiento se aproxima, la que ya llegó es la inflación y el encarecimiento de precios que castiga al país más pobre de la región. Por Gabriel Gaspar, cientista político, ex subsecretario de defensa de Chile.....

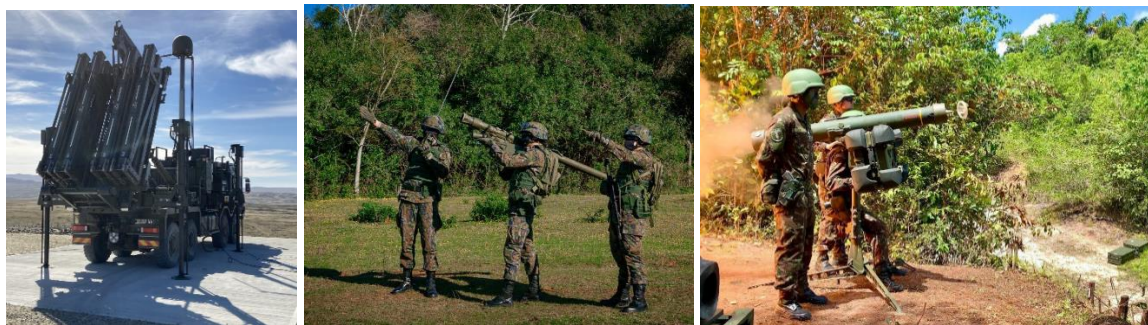
<https://www.pucara.org/post/hait%C3%AD-en-crisis-nuevamente>

SUCESOS DE AYER HISTORIAS DE HOY

LA ASOMBROSA HISTORIA DEL SEAWISE GIANT, EL BARCO MÁS GRANDE JAMÁS CONSTRUIDO

BRASIL

El Ejército Brasileño aprueba los requisitos operacionales para su futuro sistema defensa antiaérea de alcance medio



A lo largo de

los últimos años, por medio de la divulgación de diversos documentos, el Ejército Brasileño ha manifestado sus intenciones de incrementar sus capacidades de defensa aérea con la adquisición de un nuevo sistema de defensa antiaérea de medio alcance. Por Redacción - 27 feb, 2024.

En la actualidad los Grupos de Artillería Antiaérea del EB se nutren de diversos sistemas, tanto de misiles como de cañones, de corto alcance. Entre estos se pueden mencionar a los vehículos **Gepard**, como a los sistemas de misiles Iгла y **RBS 70 NG**. De tal forma, durante los últimos meses, a través de su Boletín Oficial, el Ejército Brasileño publicó diversas solicitudes para la recepción de propuestas por parte de industria local (asociada con empresas extranjeras), al igual que en el exterior. A sí dio testimonio la consulta, identificada como “request for quote” (RFQ) N° 01/2023, con el como objetivo evaluar la capacidad de suministro y realizar una investigación de precios, oficializada en el pasado mes de noviembre. Es preciso destacar que es este proyecto de adquisición se encuentra enmarcado dentro del Programa Estratégico de Defensa Antiaérea del Ejército (Prg EE DAAe). Una de las últimas novedades reportadas fue recientemente con la divulgación oficial del documento EB70-RO-10.001, publicado originalmente de forma interna el 9 de noviembre, por el cual fuero aprobado los requisitos operacionales para el futuro sistema de defensa antiaérea de medio alcance. El documento hace mención una serie de requisitos necesarios para cualquier propuesta que sea presentada a la institución, destacándose la necesidad de su integración y coordinación con los actuales medios antiaéreos del Ejército Brasileño, tanto a nivel de comando y control, como para el sistema de vigilancia aeroespaciales basados en los actuales radares que opera la fuerza; al igual que con otros sistemas presentes en la Fuerza Aérea Brasileña y Marina de Brasil. De cara a su empleo y despliegue, los futuros sistema deben contar con las necesarias capacidades de comando y control brindado una conciencia situacional, a través de la información provista por otros subsistemas, como aquellos destinados a la maniobra, inteligencia, defensa antiaérea, apoyo de fuego, logística, etc. Por último, si bien no se han divulgado las propuestas recibidas, se puede presumir a través de las opciones desarrolladas por diversas empresas, como IAI o MBDA, cuales podrían ser puestos en la consideración del Ejército Brasileño. Entre estos se puede listar a los sistemas de defensa aérea basados en los misiles Barak, como también los Sky Sabre basados en la familia de misiles CAMM (basado en los sistemas Sea Ceptor que equipan a buques de combate de diversas armadas).

La desactivación del C-130 pone fin a una era en la FAB



Más de 377.000 horas voladas por 29 ejemplares en 60 años de servicio no son suficientes para medir la importancia del Lockheed C-130 Hercules para la Força Aérea Brasileira (FAB) y, sobre todo, para Brasil.

El 29 de febrero de 2024, el turbohélice cuatrimotor que entró en operación en la FAB en 1964 realizó su último vuelo en Brasil para el 1° Grupo de Transporte, poniendo fin a un legado inolvidable. Siendo la aeronave más longeva que permanece en servicio activo en Brasil, cumplió misiones de transporte de tropas, carga, lanzamiento de paracaidistas y carga, misiones humanitarias, extinción de incendios, búsqueda y rescate, reconocimiento y fotogrametría aérea, reabastecimiento de combustible en vuelo y apoyo antártico. Apodado cariñosamente "Gordo", a través de estas tareas, integró el vasto territorio nacional y proyectó la imagen del país a nivel internacional. Sin embargo, como todo tiene un ciclo, la vida operativa del imponente y mítico carguero llegó a su fin, y su misión fue asumida plenamente por su sucesor, el Embraer KC-390 Millennium, el avión más grande jamás diseñado y producido en el hemisferio sur. El KC-390 tiene mayor autonomía, alcance, velocidad y tiene sistemas de aviónica, autoprotección y lanzamiento de carga útil más precisos. La modularidad permite la conversión para cumplir con el reabastecimiento de combustible en vuelo o la extinción de incendios mucho más rápido, además de presentar una mayor disponibilidad en la línea de vuelo y un rápido cambio entre misiones. En la próxima edición de la revista Pucará contaremos la historia completa del C-130 en la FAB.

Banco do Brasil da marcha atrás y reanuda financiamiento de productos de defensa para exportación

Después de ser presionado por el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios, el Banco do Brasil informa que ha reanudado la financiación de productos y servicios para empresas que trabajan con la exportación de material de defensa. 04 mar 2024.

En enero, el Banco do Brasil había anunciado el fin de las líneas de financiamiento para la industria y la defensa porque es material bélico destinado a la guerra, reforzando que su política está enfocada en la responsabilidad ambiental, social y climática. El anuncio tuvo repercusiones negativas debido al alto impacto en la caída de las exportaciones y el compromiso de la salud financiera de las empresas del sector, lo que llevó al gobierno, a través de los ministerios de Defensa y Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios, a negociar la reanudación de las líneas de crédito. De acuerdo con un comunicado del Banco do Brasil, la decisión tuvo lugar el 26 de febrero, durante una reunión promovida por el vicepresidente y ministro de Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios, Geraldo Alckmin, que contó con la presencia de los ministros de la Casa Civil, Rui Costa; Defensa, José Múcio Monteiro; y la presidenta del Banco do Brasil, Tarciana Medeiros. Además, como agente financiero exclusivo del gobierno federal en el Programa de Financiamiento de Exportaciones (Proex), el Banco do Brasil también continuará financiando las exportaciones de las empresas de la Base Industrial de Defensa (BID) en ambas modalidades: financiamiento y equiparación. La Asociación Brasileña de las Industrias de Materiales de Defensa y Seguridad (ABIMDE) expresó su entusiasmo y gratitud por el reciente anuncio, resultado de un esfuerzo conjunto y de la conciencia de la importancia estratégica del sector de defensa, liderado por ABIMDE en coordinación con el Ministerio de Defensa.

El Ejército brasileño se prepara para incorporar sus nuevos helicópteros de ataque a su flota.



El Ejército Brasileño se encamina hacia un nuevo intento de contar con una aviación de ataque para apoyar a las tropas terrestres. 05 mar 2024- <https://www.aviacionline.com/>

A lo largo de la historia del Ejército Brasileño, nunca se ha dispuesto de un helicóptero dedicado exclusivamente al ataque. Su capacidad se ha limitado al uso del Airbus H125 Esquilo, adaptado para el lanzamiento de cohetes no guiados de 70 mm, así como al uso de cañones. La aproximación más cercana a una aeronave de ataque que Brasil ha tenido fue con el Mil Mi-35M Hind, la versión de exportación del ruso Mi-24V pero con aviónica occidental, en este caso de Israel. Esta adquisición se realizó como una oportunidad para equilibrar el comercio con Moscú, que había levantado las restricciones a la importación de carne brasileña. Ezoic Dicha aeronave fue operada por la Fuerza Aérea Brasileña desde Boa Vista, Roraima, en apoyo a las misiones de interceptación del Sistema de Vigilancia de la Amazonía, SIVAM. Sin embargo, debido a las conocidas complicaciones logísticas rusas, el helicóptero estuvo en operación solo 10 años y fue retirado del servicio poco antes de la invasión de Ucrania por parte de Rusia. A finales de la década pasada, varias empresas presentaron sus helicópteros al Ejército, incluyendo a Airbus con el Tiger y a la TAI (Turkish Aerospace Industries), que llevó a Brasil en un avión Ilyushin IL-76 dos unidades del T129 ATAK, la versión local del italiano A129 Mangusta de Leonardo. Leonardo también había propuesto anteriormente el Mangusta a Brasil, siendo uno de los favoritos para una futura selección, dada la fuerte presencia de Leonardo en el país y el hecho de que el sucesor del A129, el AW249 Fenice, se encuentra en desarrollo. Esto representa una gran oportunidad para que el Ejército adquiriera una aeronave completamente nueva de un socio histórico como Italia. Anteriormente, Estados Unidos ofreció unidades usadas del Bell AH-1W, oferta que fue rechazada por la fuerza brasileña.

Actualmente, el Ejército está evaluando nuevamente para elegir un helicóptero de ataque, como lo mencionó un oficial de la fuerza durante la conferencia International Military Helicopter (IMH) 2024, organizada por DefenceIQ. Según el Coronel Marco Aurélio de Castro, Jefe del Estado Mayor del Comando de Aviación del Ejército Brasileño, la fuerza discutirá en una reunión el próximo mes la adquisición de estas aeronaves. Las aeronaves ofrecen grandes ventajas para el Ejército, como la capacidad de neutralizar blindados y tanques enemigos, cañón rotativo para mayor precisión y alcance, reduciendo la posibilidad de daño colateral, y en el futuro, el lanzamiento de drones desde helicópteros. Cabe destacar que el Ejército también planea adquirir este año alrededor de 20 helicópteros Sikorsky UH-60 Blackhawk para reemplazar el Airbus H215 Super Puma y los Blackhawks más antiguos.

CHILE

La fragata FF-06 Almirante Condell representará a la Armada de Chile en Rimpac 2024

El ejercicio naval internacional se desarrollará en el área de Hawaii del 24 de junio al 2 de agosto.

<https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/4751867/fragata-ff-06-almirante-condell-representara-armada-chile-rimpac-2024>

ESTADOS UNIDOS

US inks deal to build up to 5 bases in Somalia



This isn't necessarily about security but about an increasing influence game in the región.

ANALYSIS | SAMAR AL-BULUSHIAHMED IBRAHIM. FEB 21, 2024.

On February 15, the U.S. government signed a Memorandum of Understanding with the government of Somalia to construct up to five military bases for the Somali National Army in the name of bolstering the army's capabilities in the ongoing fight against the militant group al-Shabaab. This is a troubling development that not only risks further militarizing Somalia and perpetuating endless war, but comes with the potential of exacerbating geopolitical rivalries at the expense of the needs and interests of ordinary Somalis. According to statements by U.S. officials, the bases are intended for the Danab ("Lightning") Brigade, a U.S.-sponsored Special Ops Force that was established in 2014. Funding for Danab initially came from the U.S. State Department, which contracted the private security firm Bancroft Global to train and advise the unit. More recently, Danab has received funding, equipment, and training from the Department of Defense. U.S. support is made possible by the 127e program, a U.S. budgetary authority that allows the Pentagon to bypass congressional oversight by allowing U.S. special operations forces to use foreign military units as surrogates in counterterrorism missions. The Intercept has documented similar 127e operations in multiple African countries, primarily in locations that the U.S. government does not recognize as combat zones, but in which AFRICOM troops are present on the ground. But this MoU is about much more than the U.S. government's proclaimed commitment to help Somalia defeat al-Shabaab. It is a clear indication of the growing geopolitical significance of the Horn of Africa, and comes at a time of mounting concerns (mostly attempts by Yemen's Houthis to disrupt global shipping in solidarity with Palestinians in Gaza) about securing the flow of international commerce via the Red Sea. It also coincides with a growing awareness that rising tensions in the Middle East could force the U.S. out of Iraq. The U.S. government's plan to train Somali security forces at newly-established military bases in five different parts of the country (Baidoa, Dhusamareb, Jowhar, Kismayo, and Mogadishu) is a back-door strategy not only to expand the U.S. military's presence in Somalia, but to position itself more assertively vis-à-vis other powers in the region. Indeed, the 127e program is not the only policy that allows for the training and equipping of foreign forces as proxies: section 1202 of the 2018 National Defense Authorization Act further expands the ability of the U.S. to wage war via surrogate forces in places where it has not formally declared war, with the broader objective of countering the influence of adversaries like China and Russia. While much ink has been spilled attempting to analyze great power competition on the continent, we have yet to adequately scrutinize the growing influence of middle powers like Turkey, Saudi Arabia, the United Arab Emirates, and Qatar who are each attempting to negotiate their own sphere of influence, and whose involvement in the Horn points to uncertain, if not waning, U.S. power.

Turkey maintains its largest foreign military presence in Mogadishu, has trained Somali security forces, and more recently has worked closely with the Somali government in conducting drone strikes against Al-Shabaab. Further underlining deepening Turkish engagement in the country, Somalia and Turkey signed defense and economic agreements earlier this month. Qatar and the United Arab Emirates have trained, and continue to train, local security forces as part of a broader strategy to secure access to regional markets and to assert their control over vital shipping lanes in the Red Sea. With the drawdown of the African Union sponsored "peacekeeping" mission — previously known as AMISOM but renamed ATMIS in 2022 — analysts have expressed apprehension about the expansive nature of foreign actor involvement in Somalia and the risk of Cold War-style competition fueling instability. Indeed, the foreign-sponsored training of multiple "elite" contingents of the Somali National Army (Danab, Waran, Gashaan) has prompted internal divisions within the security establishment in Somalia as it raises chain of command issues and questions about the loyalty of these units. As Colin D. Robinson and Jahara Matisek, both regional and military experts, have said, "The only thing worse is that various Somali units become more loyal and dependent on their foreign patron, short-circuiting the political logic of having security forces that look more like hired proxies than locally organized for self-defense. This may contribute to the growing perception of Somalia becoming a hyper-competitive arena; a republic of militias if you will." Equally significant is the recently announced Memorandum of Understanding between Ethiopia and Somaliland, a separatist region in northwestern Somalia. According to the terms of this yet-to-be signed agreement, in exchange for Somaliland granting 20km of much coveted sea access for the Ethiopian Navy for a period of 50 years, Ethiopia would formally recognize the Republic of Somaliland as an independent nation. The MoU has elicited a wave of anger among Somalis who view Ethiopia as meddling in their internal affairs — and it is precisely this history of meddling that has in the past contributed to al-Shabaab's support base as it positions itself as *the* defender of Somali nationalism and autonomy. While the U.S. State Department called for respect for Somalia's sovereignty and territorial integrity and urged dialogue in response to the Ethiopia-Somaliland MoU in the name of de-escalating tensions in the region, the February 15 announcement that the U.S. intends to ramp up its involvement in Somalia is hardly an indication of a neutral stance. Rather, it is an indication of U.S. positioning in an increasingly militarized jockeying by foreign powers in this strategic but troubled country and region. In Mogadishu, many Somalis are welcoming the U.S. announcement, perhaps in some cases hoping for job opportunities, and in others viewing the U.S. military support and presence as a potential buffer against Ethiopia. But if the past several decades of U.S. mis-adventures in Somalia are any indication, expanding U.S. involvement risks perpetuating rather than minimizing further conflict.

HII pone a flote al submarino de ataque clase Virginia número 25 para la Armada de los EE.UU.



La empresa de construcción naval Huntington Ingalls Industries (HII) anunció que fue botado el nuevo submarino de ataque USS Massachusetts, perteneciente a la Clase Virginia (SNN 798), en el río James, para la Armada de los Estados Unidos (US Navy). Más concretamente, el hito fue alcanzado específicamente por la división Newport News Shipbuilding (NNS) de la empresa. Por Redacción - 27 feb, 2024.

Ante este hecho, Jason Ward, vicepresidente de construcción de submarinos clase Virginia del NNS, declaró: *“Tras el bautizo de este poderoso submarino en mayo, presenciar la botadura del Massachusetts en el río es motivo de inmenso orgullo para nuestro equipo de construcción naval (...) Somos conscientes de la importancia del Massachusetts, y seguiremos ejecutando con determinación para dar vida a este importante activo de seguridad nacional y entregarlo a la Armada”*. La clase Virginia, también conocida como clase VA o clase 774, comprende submarinos nucleares de ataque rápido concebidos para un amplio espectro de misiones en alta mar y en el litoral. Su diseño fue pensado para materializar una alternativa más económica a los submarinos de ataque de la clase *Seawolf*. La Armada de EE.UU. tiene planeado incorporar 66 unidades de la clase Virginia con la intención de reemplazar a los veteranos submarinos de la clase Los Ángeles. El Massachusetts es el submarino N°25 de este tipo. Con respecto a esta clase, en octubre de 2023 la Armada de EE.UU. informó la comisión en servicio del USS Hyman G. Rickover SSN 795, vigésima segunda unidad de la clase y cuarto buque del denominado Block IV, caracterizado por cambios de diseño centrados en la reducción de costos a los fines de incrementar el ciclo de vida a nivel de componentes del submarino. *Imágenes de: HII.*

La Armada de EE.UU. recibe el primer sonar CAPTAS-4 para sus nuevas fragatas Constellation



La empresa francesa Thales ha proporcionado el primero de muchos sonares CAPTAS-4 para las nuevas fragatas clase Constellation (FFG-62) de la Armada de los Estados Unidos. Por Redacción - 4 mar, 2024.

Dicha entrega forma parte de un acuerdo entre el contratista principal Fincantieri Marinette Marine (FMM) y la subsidiaria de Thales conocida como Advanced Acoustic Concepts (AAC), por el cual serán provistos hasta 10 sensores de última generación. El sonar de profundidad variable (VDS) CAPTAS-4 es el más avanzado sensor de los sistemas activos de profundidad variable submarina que permite a las nuevas fragatas aumentar su rango y calidad en detección, localización, rastreo y clasificación de cualquier amenaza subacuática. La ventaja principal del CAPTAS-4 es su sistema de remolcado winche que logra ser capaz de cubrir las conocidas zonas de convergencia usadas por los submarinos para ser indetectables frente a los sonares fijos o de casco. Como parte del proyecto, AAC construirá una nueva instalación cerca de Uniontown en el estado de Pensilvania con la finalidad del ensamblaje, la integración y los ensayos finales para posterior entrega e instalación en las fragatas. Por la enorme eficacia y confiabilidad del sonar CAPTAS-4, el país americano se une a un privilegiado grupo en obtenerlo junto a las de Armadas de Francia, Italia e Inglaterra.

Sobre las fragatas clase Constellation de la Armada de los Estados Unidos:

En el año 2020 la Marina de EE.UU. seleccionó a Fincantieri como la ganadora de su programa FFG(X) Guided-missile Frigates. Estos nuevos buques tienen como diseño base al de fragatas FREMM utilizadas por la Marina Nacional Francesa y la Marina Italiana. La primera unidad de la clase, la USS Constellation (FFG-62), comenzó su construcción el pasado mes de septiembre de 2022, con el corte de la primera plancha de acero. Confirmando su entrega para el año 2026. Si bien muchos detalles en lo referido a los buques de la clase *Constellation* se mantienen en secreto, el rasgo más distintivo será su diseño basado en el de las mencionadas fragatas FREMM empleadas por la Marina Nacional francesa y la Marina Italiana. No obstante, las unidades construidas para la Marina de los Estados Unidos tendrán un desplazamiento mayor que sus contrapartes europeas, apreciando un peso a plena carga de casi 7.300 toneladas. Desde las autoridades navales estadounidenses han fijado que los futuros buques misilísticos deberán cumplir amplio abanico de misiones que van desde la defensa aérea, guerra antisubmarina y antisuperficie, ser plataformas activas y pasivas de sistemas de guerra electrónica, como la protección de Grupo de Tareas de unidades capitales. Se prevé que estarán dotadas del sistema de gestión de combate AEGIS, presente en los destructores y cruceros de la Marina de los EE.UU.; complementado por una panoplia de armamento compuesta por: misiles antibuque Tomahawk, misiles SM-2 Standard y NSM. No obstante, esta configuración podrá variar con la maduración del diseño y construcción de subsecuentes lotes de fragatas.

Rearmar los buques de la US Navy en alta mar ya no es una opción, sino una necesidad.



Marineros a bordo del destructor Spruance de clase Arleigh Burke guían el misil hacia su celda.

Un simple paso puede «revolucionar la guerra de superficie», como dijo el secretario de la Armada de EE.UU., Carlos Del Toro, en la última conferencia naval WEST de San Diego: rearmar los buques de guerra en el mar. Brent D. Sadler. 06 mar 2024.

En la actualidad, la única forma de recargar las celdas del sistema de lanzamiento vertical -el pilar de los buques de guerra de primera línea de la Armada- es llegar a puerto, lo que a menudo deja a los buques de guerra fuera de combate durante semanas. Considérese la situación en el Mar Rojo. Para los buques de guerra de la Armada que se enfrentan al grupo rebelde Houthi, la recarga de las celdas VLS requeriría un tránsito a través del Canal de Suez a los puertos de Grecia o Italia, a unas 2.000 millas o más de distancia. Esta pérdida de tiempo, bajo los persistentes ataques de los Houthi, demuestra que esta capacidad de recarga en curso ya no es un lujo, sino una necesidad. Las celdas VLS transportan la mayor parte de la potencia de fuego de la flota de superficie a bordo de destructores y cruceros. Desde las celdas VLS, la Armada emplea armas de defensa antiaérea y antimisiles, así como misiles de ataque y antibuque de largo alcance. Los destructores de la clase Arleigh Burke tienen capacidad para almacenar entre 90 y 96 misiles en las celdas VLS, dependiendo de la variante del buque de guerra. Los buques de guerra se cargan con un surtido de armas antes de desplegarse para satisfacer las necesidades previstas de la misión y garantizar la autodefensa del buque.

Recarga de un misil Tomahawk



Recargar el arma de defensa antimisiles más potente -el RIM-161, también conocido como misil estándar-3- en una de estas celdas verticales es un asunto delicado. Requiere cargar con precisión un misil de 1,5 toneladas y 21,5 pies de largo en un tubo integrado en el casco del buque. En el mar, el movimiento causado incluso por el mar en calma hace que sea casi imposible hacerlo sin dañar el misil. Un estudio de 2019 del Centro de Evaluaciones Estratégicas y Presupuestarias encontró que una capacidad de recarga de VLS en el mar podría proporcionar el equivalente a 18 destructores o cruceros adicionales en un escenario de guerra en el Pacífico. Con la armada moderna de China más grande que la de EEUU y respaldada por una industria de construcción naval masiva, cada uno de los buques de guerra debe mantenerse en la lucha. Por ello, la Marina estadounidense no puede permitirse perder un buque de guerra durante semanas para llegar a un puerto seguro del Pacífico y recargar las armas. Afortunadamente, rearmar las celdas VLS en el mar no es un problema de ingeniería imposible.

La Armada ha explorado dos opciones desde mediados de los años noventa.

La primera utiliza un enfoque convencional que recuerda a los métodos de reabastecimiento en el mar probados en el pasado: el Mecanismo de Rearme Transportable.

El segundo, más complejo, utiliza una grúa que compensa los movimientos de las olas: Large Vessel Interface Lift On/Lift Off. Entre los dos enfoques, el más sencillo del sistema TRAM se acerca más a una demostración en el mar. Los comentarios del secretario en WEST indican que esto ocurrirá en verano. Una vez completado, el siguiente paso será adaptar el método a los destructores operativos, una tarea que los recientes resultados de la Armada indican que tardará demasiado en llegar. Los ataques de los Houthi contra la navegación en el Mar Rojo llevan meses produciéndose, y el destructor Carney ha estado allí desde el principio. El 3 de febrero llevaba casi cuatro meses derribando misiles y aviones no tripulados de los Houthi. Cuando tenga que abandonar el combate rumbo a un puerto lejano para cargar sus celdas VLS, habrá que recuperar de algún modo la potencia de fuego perdida, o las operaciones se verán afectadas. Las peticiones para desarrollar la capacidad de recargar las celdas VLS en el mar no son nuevas. La atención del secretario subraya claramente la importancia que se concede a su desarrollo. Sin embargo, los avances parecen estancados. Es hora de que el Congreso intervenga y obtenga respuestas para ayudar a la Armada a conseguir lo que necesita para desarrollar esta capacidad crítica. Tal vez podría ahorrarse parte del dinero necesario de los 114,7 millones de dólares solicitados en el actual presupuesto de defensa para actividades de diversidad, equidad e inclusión. La nación no puede permitirse el lujo de aprender la importancia de tener VLS rearmados en el mar después de que comience una gran guerra en Asia. Como ha declarado el secretario, «la historia se forja en el crisol de la acción, no en la comodidad de la retrospectiva».

PERÚ

La importancia de las PIAS de la Marina de Guerra del Perú en el apoyo a las comunidades amazónicas



El inicio, esta semana, de la primera campaña 2024 de las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS) en la selva nororiental peruana, plantea un escenario interesante para conocer cómo las Fuerzas Armadas de un país pueden participar en el desarrollo de su población. Por Lewis Mejia - 06 mar, 2024.

Esta iniciativa liderada por la Marina de Guerra del Perú (MGP), tuvo su origen en un proyecto que data del año 2013, y que recoge y perfecciona la larga experiencia acumulada durante por lo menos tres décadas por la institución naval, a través de sus buques hospitales desplegados en zona de frontera. Tales unidades fluviales, dependientes de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía (COMOPERAMA), recorrían -y aún recorren- los numerosos ríos de la cuenca amazónica para llevar atenciones en salud hasta poblados ubicados en los límites con Brasil y Colombia. Hoy, este exitoso programa se ha fortalecido y desarrollado a un mayor nivel, como veremos a continuación, a partir de las PIAS que son más grandes y modernas embarcaciones fabricadas por el **Servicio Industrial de la Marina (SIMA Perú)** en sus astilleros de la ciudad de Iquitos (SIMAI). La actual campaña 2024 es conducida por el Comandante General de Operaciones de la Amazonía, Vicealmirante Gian Marco Chiapperini Faverio, a partir de acciones que realizará la Marina en el marco de la Estrategia de Acción Social con Sostenibilidad del gobierno peruano.

Desarrollo industrial y local

Como generadora de empleo calificado, cada PIA significa unas 21.400 horas-hombres en su construcción, procesa 217 toneladas de acero y genera la participación -en bienes y servicios- de más de 20 empresas de la región amazónica relacionadas a la industria naval. Las PIAS siguen figurando en los planes de modernización de la Armada, ya en marcha, con la construcción de dos más en el **SIMAI**, el astillero de mayor capacidad en la Amazonía peruana que cuenta con un área de 127, 000 m², un dique flotante de 52, 80 metros, dos varaderos de 180 metros de largo, 16 metros de manga y una capacidad de 1,500 toneladas cada uno. Este centro de producción posee mucha experiencia y alta especialización en fabricaciones navales, de sus talleres salieron innumerables embarcaciones de patrullaje y apoyo logístico, y las dos cañoneras fluviales BAP “Clavero” y BAP “Castilla”, cada una de 340 toneladas de desplazamiento, dotadas de los sistemas de armas por control de medios optrónicos de **Escribano Mechanical & Engineering**.



Las PIAS en acción

Como parte del proyecto de Inversión Pública denominada “Ampliación y Mejoramiento de los Servicios Públicos y Programas Sociales”, inicialmente se construyeron cinco PIAS, equipadas para brindar consulta médica, oftalmológica, vacunación -con cadena de frío-, sala de partos y atención al recién nacido, telemedicina, cirugía menor, laboratorio y farmacia, entre otros. Adicionalmente, se les dotó de servicios del Estado, incluyendo el registro de identidad, pago de remuneraciones a los maestros y pensiones de los jubilados, banca automática, charlas y orientación en educación, cultura y protección de poblaciones vulnerables, entre otros. Hoy la flota está compuesta por doce unidades, cada una de 42 metros de eslora, 250 toneladas de desplazamiento, 42 metros de eslora 8 metros de manga y una tripulación de 21 marinos. Dos PIAS para operar en las cuencas alta y baja del río Putumayo, dos para el río Napo, dos en el Ucayali, una en el Yavarí, una en el río Marañón, una en el río Tigre, una en el Morona, una de reserva o mantenimiento en Iquitos, y la última en el lago Titicaca -el más alto del mundo, donde atiende también a ciudadanos bolivianos. A esta componente se les sumarán las recién entregadas “Río Ucayali I” y “Río Ucayali II”, ambas de la clase “Río Yavarí” de mayor tamaño -48 metros de eslora, 10 metros de manga y 0.82 metros de calado-, operadas por 43 tripulantes, que recorrerán el río Ucayali junto a los veteranos Buque Tópico BAP Curaray y Buque Tópico-Hospital BAP Raumis. Con esto, la Marina de Guerra del Perú reafirma su compromiso de brindar diferentes servicios y programas sociales del Estado, contribuyendo al desarrollo de las comunidades más vulnerables, en este caso, de las regiones Ucayali y Loreto.

REINO UNIDO

El Ejército británico podría no cumplir sus compromisos con la OTAN por falta de recursos.



Vehículo Blindado AJAX

Desde 2010, a pesar de haber sido puesto a prueba por sus compromisos en Afganistán e Irak, el Ejército británico ha perdido prácticamente todas las decisiones presupuestarias tomadas por el Ministerio de Defensa del Reino Unido... a pesar de que el gasto militar del Reino Unido siempre ha sido superior al 2% del PIB exigido por la OTAN. 27 feb, 2024. Laurent Lagneau.

Para colmo de males, algunos de los programas de armamento que ha podido lanzar han tropezado con serias dificultades, lo que ha provocado sobrecostes y retrasos. El vehículo blindado Ajax es un buen ejemplo. La última Revisión Estratégica de Defensa y Seguridad publicada por el gobierno británico en 2021 [y actualizada posteriormente para tener en cuenta la guerra de Ucrania] anunciaba una nueva reducción del tamaño del Ejército británico, de 82.000 a unos 73.000 soldados. En teoría, esta reducción de tamaño se compensará con una “mayor capacidad de respuesta” y la “robotización”. Sin embargo, a la vista de su lento reclutamiento y sus dificultades para retener a sus cuadros, no es imposible que el Ejército británico tenga que contar con menos de 70.000 soldados en 2026. Hay que reconocer que el Ejército británico todavía tiene capacidad para movilizar a 16.000 hombres para el Ejercicio Steadfast Defender de la OTAN y para dirigir un batallón multinacional en Estonia. ¿Pero por cuánto tiempo más? En cualquier caso, esa es la pregunta que plantea su jefe, el General Sir Patrick Sanders, en una carta dirigida a antiguos generales, cuya esencia se publicó en The Telegraph. En esta carta, el general Sanders denuncia la “infrafinanciación” del Ejército británico... y el desfase entre los recursos asignados y las ambiciones declaradas por Londres. Al paso que van las cosas, teme que el Ejército británico ya no pueda cumplir sus compromisos con la OTAN ni llevar a cabo operaciones exteriores. “Nuestra resistencia estratégica está amenazada y podríamos vernos reducidos a una fuerza terrestre más pequeña, estática y centrada en el ámbito nacional. No estoy seguro de que éste sea el ejército que necesita la nación, ni el que quieren los responsables políticos”, escribió el jefe del Ejército británico, refiriéndose a sus “dificultades para plantear sus preocupaciones” al secretario de Defensa. Uno de los destinatarios de la carta, el coronel Richard Kemp, que ha servido en Afganistán, los Balcanes e Irak, dijo compartir las preocupaciones del jefe del Ejército británico. “Nuestra capacidad para llevar a cabo operaciones en el extranjero está amenazada” debido a los recortes presupuestarios y “es muy preocupante, dadas las múltiples amenazas procedentes de China, Rusia e Irán, que nuestras fuerzas armadas se hayan quedado sin los recursos necesarios para luchar eficazmente y apoyar a nuestros aliados en el extranjero”, declaró al Telegraph.

HMS Diamond and a case study on disinformation



A false tweet regarding HMS Diamond being hit by Houthi rockets is perfect to serve as a case study in understanding the dynamics of disinformation and the role of source credibility.

By George Allison - Mar 01, 2024.

Bob Costello’s tweets about HMS Diamond needing repairs after alleged attacks by Houthi rebels ignited a discussion that highlights the spread of disinformation and demonstrates the pivotal role of shifting narratives and the influence of confirmation bias in public discourse. In my view, it’s a fascinating insight into how these things work. You can also see some inaccurate claims about other projects in his tweet but we’ll focus on the claim about HMS Diamond today. The Twitter Thread

The narrative began with Costello’s assertion that HMS Diamond was significantly damaged in attacks by Houthi rebels—a claim he initially attributed directly to the Ministry of Defence (MoD) and most importantly, one that is entirely false. This specific attribution to a credible and official source lent the claim an air of authenticity and urgency, compelling enough to catch public attention and concern. However, the thread took a notable turn when the source of the claim was questioned by many users, myself included. Costello shifted from citing the MoD to claiming the information was “all over the news”. It wasn’t, and where did the number three come from? This move from a specific and authoritative source to a more generalised and unverifiable one introduced ambiguity into the discussion, muddying the waters of what was previously presented as a clear-cut fact. This shift is particularly illuminative when considering the role of confirmation bias in the dissemination and reception of information. Initially, individuals predisposed to believe in the fragility or failings of the British military might have found Costello’s MoD-referenced claim more convincing. Yet, as the source became less clear, the narrative’s credibility should, in theory, diminish. However, for those already inclined to believe in the narrative’s essence, the lack of specificity may not detract from its believability. Instead, their preexisting beliefs fill in the gaps left by the now ambiguous sourcing, maintaining or even strengthening their conviction in the claim’s accuracy. The movement from a concrete source to an ambiguous one not only illustrates a common tactic in the spread of disinformation but also highlights the challenges in countering such claims. As the narrative’s origin becomes fuzzier, debunking the misinformation becomes a more complex task, especially when the discussion devolves into

questioning the motives of those who demand evidence or clarity. At some point, it becomes impossible to keep the conversation going. Costello's subsequent remarks, which disparaged those who "believe anything the British government tells them," further complicate the issue and it is my view that this may be intentional, although I cannot fathom what his intentions are. This stance is particularly ironic given that Costello himself initially cited the British government (the MoD) as his source. Such a defensive shift towards questioning the credibility of skepticism, rather than substantiating his initial claims, diverts attention from the need for evidence and also deepens divisions, making it more challenging to reach a consensus on what is true or false. This tactic of undermining trust in institutional information sources, after having invoked such sources to lend credibility to his claim, is such a common, routine tactic with this kind of thing and fits a fairly well known pattern.

How it's done

Common tactics emerge when individuals repeat unverified information or, in some instances, fabricate claims and subsequently get caught.

1. **Initial Claim with Credible Source:** The disinformation campaign kicks off with an assertion that HMS Diamond needed repairs following attacks by Houthi rebels, attributing this claim to the Ministry of Defence (MoD). This tactic of citing a credible source first lends an aura of legitimacy to the information, encouraging its acceptance among the audience.
2. **Shift to Vague Sources Upon Challenge:** Upon facing scrutiny, the originator shifts from citing a specific, credible source to referencing vague, unverifiable ones, claiming the information was "all over the news." This move is characteristic of disinformation efforts, designed to make the claim harder to refute directly while maintaining the narrative's momentum.
3. **Exploitation of Confirmation Bias:** This step exploits confirmation bias, where individuals are predisposed to accept information that aligns with their existing beliefs. The disinformation thus finds fertile ground among those already sceptical of the British military, demonstrating how disinformation thrives by resonating with the audience's preconceived notions, despite the evolving nature of the claim's sourcing.
4. **Questioning the Credibility of Scepticism:** The strategy culminates in criticising those who trust government sources, despite the initial reliance on such sources for legitimacy. This tactic, aimed at undermining the credibility of scepticism and institutional trust, is a hallmark of disinformation campaigns, intended to polarise discourse and render individuals more susceptible to misleading narratives. When asked for comment on his motivations, Bob blocked me.

The Minefield of Misinformation

Bob Costello's tweets about HMS Diamond underscore the potent combination of human psychology and social media in the propagation of disinformation. Research has shown that tweets containing falsehoods were 70% more likely to be retweeted than those containing truthful information, a phenomenon driven not by bots, but by human users. Costello's initial credible attribution to the MoD and subsequent shift to vague sources exemplify how misinformation can gain traction, leveraging the novelty and emotional engagement that drive retweets and shares. The HMS Diamond tweet saga mirrors the broader challenges posed by fake news, as evidenced by a 2018 study highlighting the rapid spread of false news on Twitter. This case study reinforces the need for heightened vigilance and critical media literacy among the public, alongside more robust safeguards from social media platforms, to mitigate the impact of disinformation. Understanding the underlying mechanisms and human tendencies that facilitate the spread of fake news is crucial in devising effective strategies to combat this.

La Real Armada Británica extenderá la vida útil del submarino de misiles balísticos HMS Victorious



La Agencia de Suministro de Submarinos del Reino Unido (SDA) adjudicó a la compañía Babcock un contrato valorado en 560 millones de libras esterlinas para el desarrollo de un programa de mantenimiento y prolongación de vida útil del submarino de misiles balísticos HMS Victorious, perteneciente a la clase Vanguard de la Real Armada Británica. Por Redacción - 4 mar, 2024.

El programa de mantenimiento profundo tiene como finalidad mejorar y modernizar el HMS Victorious, a la vez que se extiende su vida útil; uno de sus objetivos principales consiste en asegurar la continuidad del desarrollo de operaciones de patrullaje marítimo por parte del submarino mas allá del año 2030. Debido al compromiso del Ministerio de Defensa de autorizar trabajos anticipados, ya se están realizando tareas en el vehículo de la clase Vanguard. Teniendo en cuenta el acuerdo, David Lockwood, Consejero Delegado de Babcock, afirmó: *"La ejecución del programa para este activo de defensa vital y complejo es nuestra máxima prioridad. Estamos orgullosos de que se nos haya adjudicado este complejo programa de defensa que utilizará nuestra profunda experiencia en ingeniería para ayudar a mantener la seguridad del Reino Unido"*. Por su parte, el Vicealmirante Martin Connell, Segundo Lord del Mar, declaró: *"La Royal Navy no lleva a cabo ninguna misión más importante que la Operación Implacable, las continuas patrullas de disuasión estratégica en el mar que realizan nuestros submarinistas ininterrumpidamente desde 1969 (...) La misión requiere un esfuerzo nacional de apoyo sin precedentes, manteniendo nuestros submarinos de la clase Vanguard con los más altos estándares de ingeniería (...) La revisión del HMS Victorious permitirá al barco llevar a cabo patrullas disuasorias hasta que entre en servicio la próxima generación de submarinos, la clase Dreadnought"*. Los submarinos balísticos nucleares de la

clase *Vanguard* tienen su base en Faslane (Escocia) y, según la Royal Navy, cuentan normalmente con una tripulación de aproximadamente 132 personas. En cuanto al armamento, transportan misiles *Trident II D5* y torpedos autoguiados *Spearfish*. Lo relativo al mantenimiento de los vehículos de esta clase es particularmente relevante hoy en día, especialmente luego de que haya sido registrado un desperfecto en el medidor de profundidad de uno de los submarinos balísticos. Por cuestiones de seguridad, no se reveló cual de las unidades fue la afectada, pero sí se informó que sufrió un mal funcionamiento en el sistema anteriormente dicho durante la preparación para iniciar un patrullaje portando misiles *Trident*. *Imágenes de: Royal Navy y Babcock.*

UK ‘increasingly reliant on allies’ to protect British interests



According to the report, there is a £16.9 billion deficit between the MOD’s budget and the required funding for desired military capabilities, despite a £46.3 billion increase in the Equipment Plan budget. By George Allison - Mar 8, 2024.

The report found that “the MoD is becoming increasingly reliant on the UK’s allies to protect the UK’s national interests, which carries the risk that such support might not always be available”. Explaining this finding, the paper reasons that “recent international developments, including the war in Ukraine, have reinforced the importance of strategic international partnerships for the UK. The UK has been working with its allies, including Ukraine, to develop interoperable equipment, pool essential munitions and encourage industry to build its capacity to supply the necessary equipment. However, for deterrence to be effective the UK’s Armed Forces must be credible. Such credibility is undermined by widely reported recruitment and retention issues, with more people leaving the Armed Forces than are being recruited, the mothballing of Royal Navy ships because of crew shortages, and the unavailability this year of the only Royal Navy ship able to fully replenish the UK’s aircraft carriers because of a refit.” Adding, “Given the changing global security picture, it is vital for the MoD to work with industry, including through the Defence Suppliers Forum, and also the higher education sector to ensure sufficient supply of highly skilled workers and also apprentices to the defence sector. With the support of its allies, the UK’s Armed Forces continue to fulfil a crucial role internationally. However, many allies are facing similar challenges to the UK, which might affect their ability and willingness to continue providing extensive support.” In response to this, the report recommends that “The MoD should assess the extent to which its capability requirements are reliant on support from the UK’s allies and develop mitigations for how it would manage the risk of allied support being curtailed or withdrawn.”

HMS Venturer Tipo 31: Probado para incorporarse a la Royal Navy



Según el contratista británico, el primer navío de la clase Inspiration ha culminado exitosamente las tres pruebas principales de aceptación en fábrica a nivel de sistema, incluyendo la evaluación del ICS. 10 mar 2024.

Las pruebas clave superadas por la Fragata Tipo 31 HMS Venturer anticipan su pronta entrada en servicio en la Royal Navy. El HMS Venturer, buque líder de la clase Inspiration de las fragatas Tipo 31 de la Royal Navy, ha superado con éxito recientes pruebas de aceptación en fábrica, marcando un hito significativo en su camino hacia la operatividad. Bajo la batuta de Babcock, líder del consorcio Team 31, se está llevando a cabo la construcción de cinco fragatas de uso general para la Royal Navy. Este proyecto se basa en el diseño Arrowhead 140 y se gestiona bajo un contrato valorado en 1.25 mil millones de libras esterlinas (aproximadamente 1.59 mil millones de dólares), otorgado en noviembre de 2019. Thales, integrante crucial del Equipo 31, se encarga de la implementación y armonización del sistema de misión del Tipo 31, abarcando el sistema de combate, el sistema integrado de comunicaciones (ICS) y el sistema integrado de puente y navegación (IBNS). Según el contratista británico, el primer navío de la clase Inspiration ha culminado exitosamente las tres pruebas principales de aceptación en fábrica a nivel de sistema, incluyendo la evaluación del ICS en septiembre pasado. Posteriormente, en noviembre, se ejecutaron las pruebas del sistema de gestión de combate TACTICOS, incorporando el radar principal, los sensores electroópticos y la fusión con los sistemas de misiles y artillería del buque. El año pasado también se completó satisfactoriamente la prueba de aceptación en fábrica del IBNS. El logro de estas pruebas representa un avance significativo para el HMS Venturer, acercándolo a su entrega oficial. “Nuestra colaboración estrecha con la Royal Navy y Babcock ha sido fundamental para alcanzar con éxito este hito crítico en el desarrollo de las nuevas fragatas Tipo 31 de la Royal Navy”, expresó Nigel MacVean, director general de sistemas navales del Reino Unido en Thales. Un total de cinco fragatas Tipo 31 se están construyendo para la Royal Navy. Adicionalmente, se fabricarán cinco variantes más para las armadas de Polonia e Indonesia, distribuidas en tres para la primera y dos para la segunda.

Fragatas Tipo 31: Revolución en la construcción naval británica

Los buques de guerra de 5.700 toneladas tienen un papel determinante la estrategia nacional de construcción naval del Reino Unido, proyectados para reemplazar a las envejecientes fragatas Tipo 23 de la clase Duke de la Royal Navy hacia el final de esta década. Operarán en conjunto con las ocho fragatas especializadas en guerra antisubmarina Tipo 26 del servicio. Las instalaciones de Babcock en el astillero de Rosyth (Escocia) han sido el escenario para la construcción de estos innovadores buques de guerra, con la colocación de la quilla del HMS Venturer en abril de 2022, seguido por el inicio de construcción del HMS Active en enero de 2023. Previsto para ser comisionado en 2025, el HMS Venturer contará con una cubierta de vuelo para operaciones helicópteras y bahías para embarcaciones menores. Su dotación de armamento avanzado incluirá sistemas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos y de crucero, entre ellos los reconocidos SM-2, SM-3, SM-6, Tomahawk y SeaSparrows. Además, cada fragata Tipo 31 será equipada con un cañón Bofors 57 Mk3 de mediano calibre y dos cañones Bofors 40 Mk4 de menor calibre, proporcionando una capacidad de fuego versátil y efectiva. La entrega de las cinco fragatas Tipo 31 está programada para completarse antes del año 2028, marcando un avance significativo en la modernización de la flota de la Royal Navy.

Una tripulación más compacta para una mayor eficiencia en las fragatas de tipo 31

Una característica distintiva del Tipo 31 será su operación con menos de un tercio de la tripulación requerida por los buques actuales, una medida diseñada para abordar los desafíos de reclutamiento enfrentados por la Royal Navy. Estos futuros buques de guerra funcionarán eficazmente con solo 50 oficiales y marineros, en contraste con los 185 que componían la tripulación de las fragatas Tipo 23. Este ajuste en la dotación de personal refleja una tendencia histórica hacia tripulaciones más reducidas, destacada por el Telegraph. Desde la era de la vela con la fragata HMS Naiad y sus 284 marineros durante la batalla de Trafalgar en 1805, hasta las tripulaciones de más de 300 en los primeros buques a vapor como el HMS Amphion, y la reducción a menos de 200 durante la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría, la Royal Navy ha continuado adaptándose a las necesidades operativas y tecnológicas del momento. La reducción a solo 50 tripulantes no solo aumentará la eficiencia operativa, sino que también podría mejorar las condiciones de vida a bordo, ofreciendo más comodidades y espacio personal para cada marinero, mejorando así la calidad de vida en el mar.

Artículo original de © israelnoticias.com | Autorizado para su difusión, incluyendo este mensaje y la dirección:

<https://israelnoticias.com/militar/hms-venturer-tipo-31-probado-para-incorporarse-a-la-royal-navy/>

SUDÁFRICA

SA Navy will hit the high seas this year with ship visits to Russia and Cuba



The SAS Amatola during a 2009 exercise with the US Navy.

The South African Navy will this year send the frigate SAS Amatola to Russia for a parade and the logistics vessel SAS **Drakensberg to Cuba on a diplomatic visit as the service returns more vessels to sea and strengthens relations with global navies. Guy Martin -1st Mar 2024.**

This is according to Vice Admiral Monde Lobese, who divulged this while was addressing a 20 years long service medal parade in Simons Town on 29 February. Fresh from a visit to India for Exercise Milan, which saw nearly 50 countries attend the flagship naval exercise, Lobese expressed his desire to send a South African Navy ship to the next edition in 2026. “India and South Africa are very close partners and share membership of many forums such as BRICS, IBSA, and the Indian Ocean Rim Association (IORA). We also share many close political, economic, cultural and historical connections. Our two Navies also regularly interact with each other, and we host many Indian Navy ships visiting our cities each year. Thus the relationship between our Navies must grow from strength to strength,” Lobese said. He remarked that he would also like for South African Navy parades like the Navy Festival to become more inclusive cultural experiences, and to invite foreign navies to send their ships. The SA Navy has not held a Navy Festival at Simon’s Town for many years. A smaller event planned at the Waterfront was cancelled last year due to the SAS Manthatisi submarine tragedy in September. “Before this visit to India, I was invited by the Chief of the Egyptian Navy to come and visit his country. This visit was also an eye-opening experience, and I have already issued instructions that the South African Navy must improve relations with the Egyptian Navy.” Lobese said there are many countries in the world interested in improving relations with South Africa. “The expansion of the BRICS grouping will be the vehicle to the opening of so many doors, not only for the South African Navy, but for our country as well. I have already instructed the Deputy Chief of the Navy, Rear Admiral Mhlana, to compile a suitable team and visit the Egyptian Navy. He is to determine all the different means by which our Navies can grow closer together, including training exchanges, maritime exercises, reciprocal ship visits and more.”

Amatola to Russia and beyond

Lobese commended the crew of the SAS Amatola, who “worked tirelessly, and came up with creative ways in which to repair their ship. SAS Amatola has been earmarked to sail on a voyage, the likes of which the Navy has never attempted. She will sail along the East Coast of Africa, through the Suez Canal and stop at Alexandria in Egypt. Here she will exercise with our friends from the Egyptian Navy. From there she will sail through the Mediterranean Sea, through the Straits of Gibraltar, and head north. She will sail through the English Channel, the North Sea and Enter the Baltic Sea. She will sail to St Petersburg in Russia and take part in their Navy Anniversary Parade at the end of July.” Lobese said that by doing so she will become the first SA Navy ship to visit Russia, “who is one of our strategic BRICS partner

countries.” On her return voyage she will return along the west coast of Africa, stopping to refuel and exercise with African countries along the way. This voyage will be approximately 19 000 nautical miles, and will be one of the longest voyages ever undertaken by a SA Navy vessel. This will also be the first time that a SA Navy ship has circumnavigated the African continent since 1994. “This voyage will prove that the South African Navy can fulfil its international obligations, and that we are indeed a player in the international maritime arena,” Lobese told the Simons Town parade in his prepared remarks. “This is not the only international voyage planned for this financial year,” the Navy Chief added. “The second deployment will be for SAS Drakensberg to sail to Cuba to exercise with the Cuban Navy. On her return voyage she will make a port call in Brazil to not only exercise with the Brazilian Navy, but also to possibly uplift essential equipment needed by the SA Navy. I don’t want to elaborate further than that, but know that the Brazilian Navy are our friends and they have indicated the willingness to donate some much-needed equipment to us.” These international deployments will be additional to the domestic deployments and operations that the SA navy will conduct. “The plan is to ensure that all of our ships get the opportunity to do international voyages,” Lobese emphasised. “There are so many countries who are willing to exercise with us. South Africa is part of the international community, and these maritime diplomacy missions go a long way to build cooperation with all the countries who are our friends.”

Sea Power Africa Symposium

In order to foster and grow this cooperation between countries, the South African Navy will be hosting the Sea Power for Africa Symposium in Cape Town from 14 to 18 October this year. This Symposium will see Chiefs of Navies of all African countries being invited, as well as all BRICS members, and those countries that the South African Navy regularly exercise with. Other Government Departments who operate in the MARITIME SPACE, as well as representatives from industry and academics will also be invited,” Lobese outlined. “For too long have South African neglected the importance of the maritime environment, and the SA Navy will take the lead to change this situation around.”

VENEZUELA

Venezuela recibe barcos lanzamisiles Peykaap de fabricación iraní.



Han surgido imágenes en las redes sociales que

muestran estos buques armados con misiles en aguas venezolanas, lo que confirma informes anteriores sobre la adquisición. 27 feb, 2024. Navy Recognition.

El experto naval HI Sutton informó anteriormente que Venezuela había recibido de Irán al menos cuatro embarcaciones clase Peykaap-III en 2023, cada una de las cuales puede transportar hasta dos misiles antibuque del tipo Kowsar (con un alcance de lanzamiento de hasta 20 km y un peso de ojiva de 29 kg) o Nasr-1 (con un alcance de hasta 35 km y una ojiva de 150 kilogramos), dos torpedos antibuque ligeros y varias ametralladoras de gran calibre. A pesar de su tamaño relativamente pequeño, de sólo 17 metros de eslora, estos barcos lanzamisiles representan una amenaza significativa para el tráfico marítimo, particularmente en las proximidades de los puertos marítimos de Guyana, que carecen de defensas navales sólidas. Según la información publicada por ConflictsW, se han observado movimientos navales en los que participan lanchas misileras Zolfaghar (Peykaap III) del país cerca del golfo de Paria, una masa de agua estratégica frente a la costa noreste de Venezuela. El Golfo de Paria, una extensión de agua crucial que separa Venezuela de Trinidad y Tobago, se ha convertido cada vez más en un foco de actividades ilícitas, lo que subraya los retos de seguridad más amplios de la región. Esta zona, debido a su importancia estratégica y a su proximidad a ambos países, ha experimentado un aumento significativo de la piratería, el contrabando y otras formas de delincuencia organizada, directamente relacionadas con el deterioro de la situación en Venezuela. La actual crisis política, económica y social de Venezuela ha provocado una escasez generalizada de productos de primera necesidad, hiperinflación y el colapso de la ley y el orden en muchas partes del país.

Sobre la clase Peykaap III

La lancha misilera de la clase Peykaap III tiene un desplazamiento de 13,75 toneladas y mide 17,3 metros (56 pies 9 pulgadas) de eslora con una manga de 3,75 metros (12 pies 4 pulgadas). Su calado es de 0,7 metros. El barco está propulsado por dos motores diésel, que suman 2.400 caballos de potencia (1,8 MW), y funciona con una sola hélice. Esto le permite alcanzar velocidades de hasta 52 nudos (96 km/h; 60 mph). El buque requiere una tripulación de tres personas para sus operaciones. Está armado con dos lanzamisiles antibuques individuales y dos ametralladoras de 12,7 mm.

CIBER

Removing the Trojan Horse from America’s ports



The Greek legend of the Trojan horse is a tale of deception, a story children everywhere learn as youngsters. By Jiwon Ma and Mark Montgomery. Mar 11, 2024.

Yet America seems to have forgotten what befell Troy, and, consequently, has instead welcomed Trojan horses into ports around the country, according to Pentagon officials. The software embedded in Chinese-made cranes for loading and unloading cargo could possess clandestine abilities capable of providing the Chinese Communist Party with real-time visibility into port operations. Armed with this data, the CCP could track the movement of military equipment and commercial cargo, or, even worse, disrupt operations at major U.S. ports. This is a grave risk to national security and to the American economy. Concerns about the security of America's ports are not new. After Sept. 11, 2001, the federal government required port authorities and vessel operators to take steps to identify and mitigate physical threats and, eventually, cyber threats as well. But progress on the latter has stalled, at least in part because the U.S. Coast Guard – the federal agency tasked with working with private companies as the sector risk management agency for the maritime industry – lacks the authorities and resources to help the industry understand and remediate the threats posed by Chinese-made cranes. Last year, Congress had the opportunity to strengthen these efforts by banning new foreign-made cranes and software at all U.S. ports. The legislation failed to gain enough support, and ultimately was left out of the annual defense authorization act. As a partial solution, however, Congress banned the Department of Defense, federally funded ports, and commercially operated strategic seaports from using Chinese-made logistics management software. The law also required an intelligence community assessment of threats posed by Chinese cranes, which now account for more than 80 percent of cranes in strategic ports. Not waiting for the results of this report, last week, the Biden administration wisely issued an executive order granting the U.S. Coast Guard greater authority to respond to cyber risks to the nation's maritime infrastructure. The Coast Guard can now require port operators and vessel owners to implement (as yet unspecified) security measures to “prevent, detect, assess, and remediate” active cyber threats. To implement this, the Biden administration has tasked the Coast Guard with issuing a maritime security directive outlining risks posed by Chinese cranes and establishing minimum cybersecurity requirements for all maritime infrastructure. The Commander of Coast Guard Cyber Command noted that cyber protection teams have conducted threat assessments of, and looked for malicious cyber activity on, nearly 50 percent of the Chinese-made cranes used in U.S. ports. Their findings will help guide the new security directive.

The new executive order also empowers the Coast Guard's captains of the port. These are federal maritime security coordinators who are responsible for ensuring the safety and security of designated ports. The executive order now clarifies their role to include the responsibility for inspecting the data, information, and digital systems of ports and vessels. This increased authority enables the Coast Guard to conduct effective vulnerability assessments. The captains collaborate closely with the cyber protection team by sharing cyber threat intelligence, conducting joint risk assessments, and developing strategies for incident response. Improved insights into the current threat landscape could improve the internal Coast Guard partnerships. In response to reporter questions, Biden administration officials deny that there will be requirements to remove Chinese cranes. Instead, the administration reaffirmed plans to mobilize \$20 billion for U.S. port infrastructure over the next five years. It is not at all clear what percentage of this \$20 billion will be used for explicit cybersecurity purposes. Instead, the White House pointed to an announcement by a U.S. subsidiary of the Japanese company Mitsui that the company will manufacture ship-to-shore cranes on U.S. soil, marking the first instance of domestic production in 30 years. In addition to the steps the White House outlined, the Coast Guard should work with industry partners to utilize the Port Infrastructure Development Program and the Port Security Grant Program through the Bipartisan Infrastructure Investment and Jobs Act. These competitive grants are for modernization and resilience improvement, including for the digital systems and cybersecurity supporting port operations. Congress should ensure that a significant percentage of investments from these grants are allocated to cyber risk mitigation. Meanwhile, the captains of the port will require exceptional cybersecurity talent to support their increased responsibilities. The Coast Guard employs civilian cyber advisors, who provide contextual information on cyber-related matters in designated ports. Working with the private sector, the Coast Guard could benefit from a workforce rotational program with portable credentialing. This could help build the pipeline of maritime-specific cybersecurity expertise. While the Biden administration seems to be putting its money where its mouth is, the real test will be the president's fiscal year 2025 budget, due later this month. The administration has granted the Coast Guard numerous new authorities and responsibilities to improve its support to port operators, but they are only half of the battle. The Coast Guard also needs the resources – namely, the money and the personnel to be able to execute the mission. Historically, the dollars have not followed the tasking; the 2025 budget will need to break that trend. Strategies to reduce the vulnerability of this dependence on Chinese hardware and software are imperative. The Trojan horse is not just a fabled tale, but a real threat lurking within American ports.

Jiwon Ma is Senior Policy Analyst at the Center on Cyber and Technology Innovation (CCTI) at the Foundation for Defense of Democracies. Rear Adm. (Ret.) Mark Montgomery is CCTI's senior director and also directs CSC 2.0, which works to implement the recommendations of the Cyberspace Solarium Commission, where he previously served as executive director.

VARIOS

Schiebel Camcopter S-100 recibe la aprobación operativa de CASA australiana



Schiebel Camcopter S-100 de la Marina Real Australiana

(fotos: RAN)

Wedgetail Aerospace, con el apoyo de Schiebel Pacific, obtuvo con éxito la aprobación de la Autoridad Australiana de Seguridad de la Aviación Civil (CASA) para operar el sistema aéreo no tripulado (UAS) Schiebel CAMCOPTER® S-100 en el espacio aéreo civil. Es el primer UAS grande (>150 kg) de despegue y aterrizaje vertical (VTOL) que obtiene esta aprobación civil de las autoridades australianas. 24 FEB 2024. (Schiebel)

Wedgetail Aerospace, en estrecha colaboración con Schiebel Pacific y las autoridades australianas, completó el proceso para lograr su aprobación experimental con una serie de demostraciones de vuelo en Australia Occidental. Este respaldo permite al S-100 operar en el espacio aéreo civil australiano. Entre las posibles aplicaciones que se están llevando a cabo actualmente se incluyen la vigilancia de incendios y desastres, la entrega de carga, así como las inspecciones y vigilancia. Además, Wedgetail Aerospace es una organización de capacitación aprobada por CASA y ofrecerá una licencia S-100 para operaciones civiles. Es de destacar que el S-100 vuela regularmente con un permiso UAS de la Agencia de Seguridad Aérea de Defensa (DASA), que la Marina Real Australiana obtuvo en 2017 para sus operaciones con el S-100. "Este es un hito importante para Schiebel Pacific y sus operaciones de RPAS en Australia. La aprobación CASA nos permite ofrecer las capacidades excepcionales del sistema CAMCOPTER® S-100 al sector civil. "Con fuertes socios locales, nuestra gran experiencia en la operación del S-100 y ahora con la aprobación de CASA, estamos muy bien posicionados para el mercado comercial australiano", dijo Fabian Knechtel, director general de Schiebel Pacific. "Wedgetail Aerospace está encantado de haber podido trabajar con Schiebel para lograr la primera aprobación en Australia para operar un UAS de gran categoría y ahora llevaremos esta tecnología transformadora al mercado comercial", dijo Thomas Symes, director ejecutivo de Wedgetail Aerospace.

Bombarderos estratégicos Tu-160 Blackjack para la Fuerza Aérea rusa



Se estima que la Fuerza Aérea de Rusia mantendría en vuelo una quincena de bombarderos estratégicos Tu-160 Blackjack. (MD Rusia)

El presidente ruso, Vladimir Putin, realizó un vuelo en un bombardero estratégico Tupolev Tu-160M Blackjack para conocer las mejoras introducidas en la modernización de la plataforma. OCTAVIO DÍEZ CÁMARA, 28 FEB 2024.

El tránsito, que parece ser duró media hora y partió de la planta Kazán en Tartaristán, permitió a Putin observar las nuevas capacidades de una aeronave supersónica que forma parte de la capacidad de respuesta nuclear de **Rusia**. Sobresale por la capacidad para llevar numerosos misiles o bombas y por el notable radio de acción que le confieren sus cuatro potentes turbinas. En sus bodegas se incluyen dos lanzadores rotatorios que pueden acomodar un total de **12 misiles de crucero o 24 armas nucleares como el misil Raduga Kh-15, que es hipersónico y tiene un radio de acción de unos 300 km**. Desde la corporación ROSTEC, que dirige Sergey Chemezov, se han difundido también recientes noticias que tienen al Tu-160 Blackjack como protagonista. Este **bombardero estratégico** está viviendo una doble nueva vida. De un lado se aprobó modernizar parte de la flota de los que la Fuerza Aérea de Rusia volaba, a un estándar designado M que incluye mejoras en muchos de sus sistemas y capacidades tan relevantes como nuevas turbinas -en 2018 se contrataron 22 del tipo MK-32 a PJSC Kuznetsov-, y de otro **está programada la producción de un lote nuevo que podría llegar a los 50 ejemplares. Durante el vuelo de Putin se informó que cuatro ejemplares de ese bombardero estratégico actualizado fueron entregados en 2023**. La compra de los designados **Tu-160M1 Blackjack**, que son plataformas totalmente renovadas en su potencial real, tiene como referente un contrato de principios de 2018 para la incorporación de un primer lote de 10. El proceso de reinicio de la producción de los Tu-160, ha sido una tarea desafiante para la compañía que los produce que pertenece al grupo aeronáutico UAC (United Aircraft Corporation), con esfuerzos como el digitalizado de los planos y documentación original o la restauración de la técnica de soldadura al vacío de las piezas de titanio que forman parte del 30% del fuselaje de este bombardero estratégico.



Se han entregado 2 aparatos nuevos Tu-160M1 y se estima que Rusia podría llegar a recibir hasta medio centenar de ellos. (MD Rusia)

La obtención del Tu-160M1 por parte de **Rusia**, del que según informaciones recientes, conocidas alrededor del vuelo de Putin, acabaría de recibir los dos primeros aparatos nuevos de los hasta ahora contratados, aporta un avión de líneas conocidas, pero con capacidades nuevas que se derivan de las soluciones digitales incorporadas en sus sensores y equipos internos. Se trata de un **bombardero estratégico** especialmente potente que está equipado con alas de geometría variable para adaptarse mejor a velocidades muy altas y a los vuelos a baja cota. Entre los detalles del **Tu-160 Blackhawk** sobresale el peso máximo de despegue de 275 toneladas, la velocidad punta de 2.200 kilómetros por hora o Mach 2,05 -vuela más rápido que los novedosos F-35-, su radio de combate de más de 7.000 km desplazándose a velocidad subsónica o su carga de armas que puede llegar a 45 toneladas, aunque tiene capacidad de recibir combustible en vuelo para ampliar ese potencial concreto. (**Octavio Díez Cámara**)

Las bombas sin estallar de la Segunda Guerra Mundial amenazan a Europa



*Pictured are 22,000lb Medium Capacity high-explosive deep penetration bombs (Bomber Command code "Grand Slam"). One is being manoeuvred onto a trolley by crane in the bomb dump at Woodhall Spa, Lincolnshire, for an evening raid by 617 Squadron on the railway bridge at Nienburg, Germany, on 22 March 1945. Twenty aircraft took part in the raid and the target was destroyed. The Grand Slam was used by RAF Bomber Command against strategic targets during the Second World War. Known officially as the Bomb, Medium Capacity, 22,000 lb, it was a scaled-up version of the Tallboy bomb and closer to the original size that the bombs' inventor, Barnes Wallis, had envisaged when he first developed his earthquake bomb idea. It was also nicknamed "Ten ton Tess". It remained the most powerful non-atomic aerial bomb used in combat until 2017, when a US GBU-43/B MOAB was used in a 2017 attack against ISIL forces in Afghanistan. *Some of these images have had some dodging and burning done and have been retouched to remove detritus and dust and scratch marks only**

Miles de bombas y minas marinas siguen activas en el campo de batalla a casi 80 años de la finalización de la última gran guerra intercontinental. Nataniel Peirano. 27/02/2024. DEF.

Pasaron 79 años de la caída de Berlín y del estallido en Japón de las dos bombas atómicas que finalizaron la Segunda Guerra Mundial, pero a pesar del tiempo transcurrido, las bombas en ciudades y las minas en los océanos continúan amenazando a la población europea y asiática.

Las tardías consecuencias de la Segunda Guerra Mundial

Lejos de que el resultado de la Segunda Guerra Mundial siga afectando políticamente a Europa y Asia, aquellas operaciones militares de los Aliados y del Eje continúan amenazando a ciudades enteras en el presente. Es difícil determinar cuántas bombas y minas están activas, pero para dimensionar la gravedad de la situación se puede tomar como referencia el proyecto de desactivación masiva que se lleva a cabo en Berlín y que no tiene fecha de finalización. Se cree que en Alemania se arrojaron entre 1.900.000 y 2.700.000 toneladas de bombas durante la Segunda Guerra, de las cuales entre el 5% y el 15% no estallaron. Solo en la capital alemana se estima que hay más de 4.000 bombas activas producto de los ataques previos a su caída en 1945. Desde 2019, el inspector en jefe de la policía berlinesa, Dietmar Püpkke, impulsó la creación de un equipo de buscadores de bombas para limpiar el subsuelo de una ciudad minada.



A nivel nacional se cree que en Alemania se arrojaron entre 1.900.000 y 2.700.000 toneladas de bombas durante la Segunda Guerra, de las cuales entre el 5% y el 15% no estallaron. En el peor de los casos quedarían alrededor de 400.000 bombas con riesgo de explotar en cualquier momento. El Ministerio de Defensa del Reino Unido también se encargó de dar claridad a lo que sucede en su territorio. Según fuentes oficiales, de 2010 a la fecha, se desactivaron más de 450 bombas alemanas, la mayoría formó parte de la ofensiva aérea conocida como "The Blitz". Esta operación consistió en 127 ataques realizados con 30.000 toneladas de explosivos entre septiembre de 1940 y mayo de 1941, que dejaron alrededor de 43.000 civiles muertos y más de 2.500.000 de personas sin hogar. El riesgo de volver a experimentar esa catástrofe permanece latente entre los británicos, ya que se cree que el 10% de bombas no explotaron. Años más tarde se dio otra campaña aérea de menor envergadura, pero con peores consecuencias. Tras una serie de victorias aliadas, la Royal Air Force surcó los cielos alemanes y desató la Operación Gomorra sobre Hamburgo. Se reportaron 50.000 personas fallecidas y 300.000 edificios destruidos en la ciudad portuaria producto de los bombardeos incesantes con 9.000 toneladas de bombas entre julio y agosto de 1943.



Durante la Operación Gomorra, sobre Hamburgo, se reportaron 50.000 personas fallecidas y 300.000 edificios destruidos.

Sobre el cierre de la guerra, la fuerza aérea británica protagonizó otra misión, esta vez en Dresde. Mil aviones sobrevolaron la cuarta ciudad alemana más poblada de la época y la redujeron a escombros. Dos días de ataques causaron la muerte de entre 20.000 y 45.000 civiles. Solo tres campañas aéreas de corta duración produjeron un efecto devastador en la población que continúa hasta hoy. Sin poder establecer ni siquiera estimaciones globales, resta imaginar lo que los seis años de la Segunda Guerra Mundial hicieron en mares, océanos y en las ciudades de Europa.

La última gran alarma

En los últimos años, Francia, Polonia, Hungría, Reino Unido y Alemania fueron noticia por el hallazgo de bombas de la Segunda Guerra Mundial. En algunos casos la desactivación fue exitosa y, en otras, la operación llevó a la muerte. El pasado 23 de febrero Keyham, barrio de la ciudad portuaria británica de Plymouth, fue noticia por el descubrimiento de una bomba que obligó a la evacuación de más de 3.000 personas, una de las más grandes en tiempos de paz. Según

información del Ministerio de Defensa del Reino Unido, el artefacto pesa alrededor de 500 kilogramos y estaba enterrado en el patio de una vivienda. El ejército británico y la Royal Navy trabajaron a contrarreloj para trasladar la bomba al ferry de Torpoint y desactivarla en altamar. En los últimos años, Francia, Polonia, Hungría, Reino Unido y Alemania fueron noticia por el hallazgo de bombas de la Segunda Guerra Mundial. A pesar de la gran movilización, el operativo queda chico en comparación a lo que sucedió en el distrito de Westend, Frankfurt en 2017. Constructores alemanes hallaron una Blockbuster 4000 de 1.4 toneladas, de las más grandes arrojadas por la Royal Air Force en territorio alemán. La evacuación implicó la movilización más grande que se realizó en el país desde 1945 y también de los países participantes de la Segunda Guerra. Más de 65.000 personas en un radio de 1,5 kilómetros tuvieron que abandonar sus viviendas y puestos de trabajo, incluidos los empleados de un edificio del Banco Central de Alemania, hasta que la bomba fue desactivada.

Documentos rusos filtrados revelan una profunda preocupación por una agresión china.



Los documentos rusos filtrados muestran las tácticas de disuasión de Rusia. 01

Mar 2024. Craig Hooper.

En un fascinante reportaje, Max Seddon y Chris Cook, del Financial Times, revelan cómo Rusia podría utilizar armas nucleares para frenar la agresión china. Su historia, basada en documentos secretos filtrados, confirma la profunda y antigua preocupación rusa de que una China revitalizada intente anexionarse los territorios orientales de Rusia.

Dado que China y Rusia declararon hace unos años una amistad “sin límites”, la perspectiva de un intercambio nuclear entre ambos vecinos puede parecer improbable a un observador occidental casual. Pero Rusia es plenamente consciente de que las amistades fronterizas pueden cambiar rápidamente. La última vez que China y la Unión Soviética firmaron un tratado de amistad, los dos países se vieron envueltos, en menos de veinte años, en un desagradable conflicto fronterizo.

La actuación de China en toda Asia ha demostrado que el país tiene una larga memoria para los desaires del pasado y las pérdidas territoriales de larga tradición. Los nacionalistas chinos expansionistas, junto con el creciente desprecio de China por la debilidad militar rusa, son muy capaces de aprovechar los resentimientos de China por las derrotas pasadas para volverse contra su disminuido Estado cliente del norte. Moscú lo sabe, y está haciendo grandes esfuerzos para disuadir el aventurerismo chino. Incluso con el Ejército ruso sobrepasándose en Ucrania, Rusia desplegó misiles Iskander con capacidad nuclear dos veces el año pasado en “regiones fronterizas con China”. La evidencia concreta de los planes rusos para una respuesta nuclear a la agresión fronteriza china revela el alcance de las preocupaciones de Rusia de que China, con el tiempo, pueda comenzar a reclamar los territorios orientales poco poblados de Rusia, y llegar a defender a los ciudadanos de ascendencia asiática de Rusia, ignorados durante mucho tiempo. Curiosamente, el informe parecía describir los escenarios de respuesta nuclear de Rusia como un mecanismo de autodefensa de último recurso, dirigido en gran medida contra las fuerzas chinas después de que hubieran entrado en territorio ruso. Y eso es desalentador: tal escenario sugiere, en el mejor de los casos, que las élites militares rusas de orientación europea tienen pocos reparos en hacer caer la lluvia nuclear sobre los ciudadanos rusos de ascendencia asiática.



Pequeños detonadores para disuadir un ataque sorpresa

Un golpe informativo, los dos intrépidos reporteros del Financial Times tuvieron acceso a “29 archivos militares rusos secretos elaborados entre 2008 y 2014”. Los documentos incluían “escenarios para juegos de guerra y presentaciones para oficiales navales, que discuten principios operativos para el uso de armas nucleares.” Descubrieron que las condiciones potenciales para el empleo de armas nucleares por parte de Rusia eran muy bajas. Los desencadenantes básicos de la respuesta incluían “la destrucción del 20% de los submarinos estratégicos de misiles balísticos de Rusia, el 30% de sus submarinos nucleares de ataque, tres o más cruceros” o una serie de otros objetivos terrestres. Son cifras muy bajas. En la actualidad, Rusia sólo dispone de 11 submarinos lanzamisiles balísticos. La idea de perder dos -o el veinte por ciento- pone de relieve la ansiedad antichina de Rusia. Con 17 submarinos nucleares de ataque en servicio, la pérdida de cinco desencadenaría un ataque nuclear. En comparación con el número de submarinos nucleares que los planificadores estadounidenses esperan perder en un escenario de Taiwán, los desencadenantes de la respuesta rusa son muy, muy bajos. En lugar de ser un indicio de una postura estratégica extravagante y deliciosamente complicada -algo que a los expertos occidentales en no proliferación parece encantarles explorar-, las cifras sugieren una estrategia defensiva mucho menos compleja. Los documentos indican que, hace más de una década, Rusia reflexionaba mucho sobre cómo disuadir un

ataque sorpresa de China. Los documentos estratégicos se remontan a 2014, y las cifras que desencadenan las represalias parecen funcionar. En 2015, la Oficina de Inteligencia Naval de Estados Unidos pensaba que Rusia probablemente solo operaba dos submarinos nucleares de misiles balísticos de la clase Dolgoruki en el Pacífico, junto con unos seis submarinos nucleares de ataque y de disparo de misiles de crucero. Con todas las bases navales rusas al alcance del entonces creciente arsenal chino de misiles de medio alcance, explicar las consecuencias de un esfuerzo chino por sorpresa para decapitar la Flota rusa del Pacífico parece sensato, y podría ser algo que los estrategas estadounidenses deberían tener muy en cuenta.

Hoy en día, la disuasión nuclear rusa puede resultar menos eficaz que hace una década. Como se ha escrito antes, con una Rusia débil y distraída por las aventuras europeas, China tiene una oportunidad real de anexionarse de forma efectiva los territorios orientales de Rusia, poco controlados, sin disparar un tiro. Todos los componentes para una abrupta apropiación de tierras por parte de China están en su sitio: durante años, China ha permitido que los resentimientos hirvieran a fuego lento a lo largo de la extensa frontera rusa con China. Para muchos chinos, Vladivostok, el enlace administrativo de Rusia con el Pacífico, no se conoce por su nombre ruso, sino por el antiguo nombre chino de la ciudad. Los lazos económicos y culturales con China son cada vez más difíciles de ignorar.



El reloj para un reajuste administrativo del Este de Rusia no se detiene. China está ampliando rápidamente sus fuerzas nucleares, haciendo que las armas rusas sean mucho menos disuasorias. Y, a medida que el equilibrio étnico y económico sigue cambiando, la élite dirigente rusa, centrada en Europa, se debilita día a día. Con el tiempo, China podría simplemente apropiarse del libro de jugadas ruso sobre Crimea, empleando tácticas similares para eludir las esperanzas de Moscú de apostar la integridad territorial de Rusia a una disuasión nuclear a menudo poco fiable.

Las Armadas de Italia, Francia, Grecia, España, EE.UU. y Turquía dieron inicio al Ejercicio Antisubmarino Dynamic



Manta en las costa de Sicilia

El pasado 26 de febrero inició el ejercicio antisubmarino Dynamic Manta, por el cual armadas aliadas pertenecientes a la OTAN se adiestran en operaciones antisubmarinas. Por Redacción - 1 mar, 2024.

Se extenderá hasta el 8 de marzo y se desarrollará en las costas orientales y meridionales de Sicilia en el Mar Mediterráneo. En este marco, las Armadas de Italia, Francia, Grecia, España, Estados Unidos y Turquía desplegarán un total de 7 submarinos, los cuales operarán bajo el control del Mando de Submarinos de la OTAN (COMSUBNATO) y se entrenarán con unidades de superficie. De igual manera, se espera la participación de aviones de patrulla marítima procedentes de Alemania, Canadá, Estados Unidos, Grecia, Reino Unido y Turquía. A lo anterior, de igual manera, se enmarca en la Operación Escudo Noble, bajo el control táctico del Contraalmirante Pasquale Esposito, Comandante de la Segunda Agrupación Marítima Permanente de la OTAN 2 (SNMG2) que opera en el Mediterráneo.

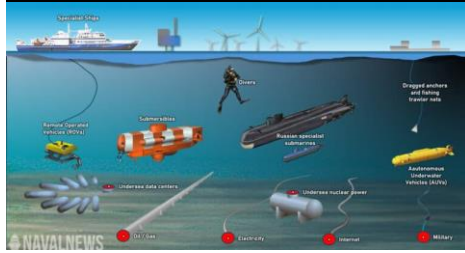


Específicamente en el caso italiano, país

en cuyas aguas se desarrollará el adiestramiento, su participación se llevará a cabo a través de la fragata antisubmarina Carlo Margottini, el destructor Luigi Durand de la Penne, el patrullero polivalente de altura Francesco Morosini, y dos submarinos y dos helicópteros con base en la Estación de Helicópteros de Catania. Se proporcionará apoyo logístico desde la base naval de Augusta, el puerto de Catania y la base aérea de Sigonella. Paralelamente a esta actividad, se realiza uno de los entrenamientos más importantes de la OTAN en los últimos años: el Steadfast Defender. Su objetivo consiste en demostrar las competencias que poseen hoy en día las fuerzas que conforman la OTAN para llevar a cabo y sostener operaciones complejas de varios dominios, a lo largo de un período prolongado, en vastas distancias y en diversas condiciones ambientales. En este sentido, se desplegaron 40 embarcaciones procedentes de más de dos docenas

de naciones en una flota aliada localizada en la costa ártica de Noruega , dentro de los que se incluyen el HMS Prince of Wales. *Imágenes de: Forze Armate Stato Maggiore Difesa / Twitter.*

Cable Attack: New Undersea Threat Is Starting To Reshape Naval Wars



Increased reliance on seabed infrastructure, and the ways in which it can

reached, will likely increase attacks.

The way that maritime drones are reshaping naval warfare is becoming clear in the Black Sea. But the extent to which their underwater cousins, autonomous underwater vehicles (AUVs), will influence future wars is less so. One arena where they are likely to shine is in seabed warfare, itself mysterious and little understood. H I Sutton 28 Feb 2024.

An unseen threat is lurking beneath the surface. The suspected Houthi **attacks on undersea cables** in the Red Sea are a timely reminder of a new reality. The age of seabed warfare, where undersea infrastructure will increasingly be targeted, has arrived. Predicting the future is always tricky, yet the direction here is clear. Recent situations in the **Baltic**, North Sea, Black Sea and now the Red Sea point to a change in way wars, and hybrid warfare, will be fought. Attacks on undersea infrastructure will likely become more common, even expected. A victim of future wars might be your internet connection when a cable is cut. Or your heating bill as a gas pipeline or electricity cable is blown up. And these events might take place thousands of miles away, and hundreds of meters below sea level. These new threats are not well understood.

A New Threat

It is tempting to point to historic incidents of seabed warfare. When Britain cut the German undersea telegraph cables at the **outbreak of World War One**. Or the U.S. Navy's famous Operation Ivy Bells to tap Soviet undersea cables in the Cold War. But a lot has changed since then which has transformed this threat. The world is ever more connected. Power, natural gas, oil, and of course the internet all rely on undersea infrastructure. And data centers and nuclear power plants could go the same way. Thanks to this connectivity, it is conceivable that an attack on an offshore wind farm in Sweden could be felt in electricity bills in Ireland. These are all susceptible to attack. Governments are only slowly coming to terms with this new dimension to naval warfare.

The Seabed Is Ripe For Hybrid Warfare

The inherent ambiguity and indirect nature makes undersea infrastructure tempting targets for hybrid warfare. In the absence of a clear culprit, and slow process of attribution (if any), allows activists and cynical politicians can fill the void with misinformation. Many are only too willing to believe conspiracy theories and irresponsible speculation. Attacks can also be relatively unsophisticated. It can be by divers in shallow water, or by a ship dragging an anchor or fishing net. Even if the culprit is known, it can be difficult to prove that it was deliberate. As well as sophisticated navies, small countries and non-state actors can leverage this. As is suspected in the Red Sea. Or the many incidents off West Africa. **Hamas built uncrewed underwater vehicles (UUVs)** to target Israeli offshore natural gas infrastructure. That has yet to score a hit, but the threat is real.

Seabed Warfare As part of Future Hot Wars

It is now realistic that attacks on seabed infrastructure will be common in hot wars. It seems inconceivable that a Chinese attack on Taiwan wouldn't involve at least threat of seabed warfare. The island is connected to America and the world by a finite number of undersea internet cables. Severing these would in effect disconnect the island, making defense and coordination much harder. Historically, and right now, Russia is the most invested in offensive seabed warfare capabilities. It has a fleet of nuclear submarines designed to carry smaller nuclear submarines which can interfere with seabed infrastructure deep below the surface. This is complemented by specialist ships, most famously Yantar, and many other assets. But it doesn't necessarily require these traditional specialist assets. The increasing maturity of autonomous underwater vehicles (AUVs) may shape those threat going forward. An AUV could be launched from hundreds or even thousands of miles away, approach its target unseen, and blow it up. It could locate the cable or pipe using sonar or any of a multitude of methods open to engineers and planners. And it could deposit a bomb, in the manner used for neutralizing mines, or simply blow itself up. Attacking seabed targets will never be easy. It is inherently more challenging than attacking above ground infrastructure. So it will require high quality intelligence and careful planning. But the technical means to achieve it is well within reach for most navies. And an increasing number of AUV manufactures have the requisite knowhow to built suitable vehicles.

Boeing se adjudica un contrato de 3.400 millones de dólares para 17 aviones P-8A Poseidon



El contrato comprende la adquisición de 14 nuevos P-8 para Canadá y tres para Alemania. Con este contrato Alemania amplía su flota de aviones Poseidon con una adquisición adicional de 5 a 8 aviones. 01 de marzo de 2024. Antonio Segovia

La Marina estadounidense ha adjudicado a Boeing un contrato de 3.400 millones de dólares para comenzar la fabricación de 14 aviones P-8A Poseidón para la Real Fuerza Aérea Canadiense (RCAF) y tres P-8 adicionales para la Marina alemana. «Estamos orgullosos de añadir Canadá a la lista de socios internacionales del P-8, así como a la flota alemana de aviones de patrulla marítima», declaró Philip June, vicepresidente y director del programa P-8A. «El Poseidón es un avión probado, con más de 600.000 horas de vuelo, que servirá bien a Canadá y Alemania en el desafiante entorno de seguridad actual y durante décadas». En noviembre de 2023, Canadá anunció su decisión de adquirir el P-8A Poseidón para reemplazar su flota actual de CP-140 Auroras. La entrega del primer P-8A para Canadá está prevista para 2026. Con la adquisición del P-8, los compromisos económicos de Boeing con Canadá tienen el potencial de generar beneficios anuales de más de 3.000 puestos de trabajo para la industria canadiense y los socios de la cadena de valor, y al menos 358 millones de dólares para el producto interior bruto de Canadá durante un período de 10 años. El equipo canadiense de Poseidón incluye a CAE, GE Aviation Canada, IMP Aerospace & Defence, KF Aerospace, Honeywell Aerospace Canada, Raytheon Canada y StandardAero. El equipo se suma a los 81 proveedores canadienses de la plataforma P-8 y a los más de 550 proveedores de todas las provincias que contribuyen a los 4.000 millones de dólares canadienses de beneficios económicos anuales que Boeing aporta a Canadá y que sustentan más de 14.000 puestos de trabajo canadienses. «Nuestros clientes de todo el mundo necesitan capacidades avanzadas y probadas para proteger a sus países: el P-8 les proporciona esa defensa», declaró Vince Logsdon, Vicepresidente de Desarrollo de Negocio Internacional de Boeing Defense, Space & Security and Global Services. «Junto con nuestros socios, esperamos ofrecer esta capacidad inigualable, además de importantes beneficios industriales para las industrias aeroespacial y de defensa de Canadá y Alemania.»



Tras la adquisición inicial de cinco aviones P-8 en junio de 2021, Alemania añadió tres aeronaves más para elevar a ocho el número total de P-8 para la Marina alemana. El primer avión se entregará en 2025, para sustituir a la flota de P-3 Orions del país. En Alemania, Boeing se ha asociado con ESG Elektroniksystem-und Logistik-GmbH y Lufthansa Technik para realizar trabajos de integración de sistemas, formación, soporte y mantenimiento que aportarán la máxima disponibilidad operativa para cumplir las misiones de la Marina alemana. El año pasado, Boeing y CAE firmaron acuerdos de colaboración para ampliar la colaboración en plataformas multimisión en Canadá, Alemania y Noruega. Estos acuerdos aprovechan las capacidades complementarias de cada compañía para proporcionar soluciones de formación superiores, técnicas y rentables para el programa P-8A Poseidon. Actualmente hay 200 P-8 en servicio o bajo contrato en nueve países, entre ellos: Estados Unidos, Australia, India, Reino Unido, Noruega, Nueva Zelanda, República de Corea, Alemania y Canadá.

La Marina Nacional de Francia completa su flota provisional de helicópteros Airbus H160



La Dirección General de Armamento (DGA) de Francia anunció la entrega del sexto y último helicóptero Airbus H160 perteneciente a la flota provisional que equipará a la Marina Nacional. Por Redacción - 02 mar, 2024.

De esta manera, se completan los encargos adjudicados a Airbus Helicopters, Babcock France y Safran Helicopters Engine en 2020 y 2021. Esta flota estará dedicada a misiones de búsqueda y rescate, y por ello las aeronaves recibieron diferentes modificaciones estinadas a garantizar las capacidades necesarias en las operaciones que requieran su despliegue. Estas capacidades permitirán el desarrollo de operaciones de búsqueda y rescate, a la vez que se espera por los H160M *Guépard*. La Marina Nacional Francesa recibió el primer helicóptero perteneciente a la flota provisional en mayo de 2022, y se realizaron trabajos de modificaciones por unos meses más hasta que estuvo listo para su despliegue en

septiembre del mismo año. En un principio, su zona de operaciones inicial estuvo centrada en la estación aeronaval de Lanveoc-Poulmic (Bretaña), el aeropuerto de Cherburgo (Normandía) y la estación aeronaval de Hyères (Provenza). Los H160 en cuestión están equipados con cabrestantes, el sistema optrónico Euroflir 410 de nueva generación, y una cabina modular que permite una configuración optimizada para misiones de rescate. Asimismo, se encuentran certificados para operaciones durante la noche mediante empleo de binoculares de visión nocturna, especialmente mientras se utilizan cabrestantes. En cuanto a los *Guépard*, su adquisición esta prevista en el marco del programa francés de helicópteros ligeros conjuntos (Hélicoptère Interarmées Léger: HIL), en el cual está previsto que 169 unidades H160M sustituyan a cinco tipos de helicópteros en servicio en las fuerzas armadas francesas. Su entrega esta prevista para el año 2027, y consistirá de un lote de 30 unidades, de las cuales 21 serán destinadas al Ejército, 8 a la Marina Nacional y 1 al Ejército del Aire y Espacio francés.

Finalmente, el portaaviones Liaoning de la Armada de China inició sus pruebas de mar después de finalizar sus trabajos de mantenimiento y actualización



Después de un año en el cual fue sometido a trabajos de mantenimiento y actualizaciones, el portaaviones Liaoning de la Armada del Ejército Popular de Liberación de China inició sus pruebas de mar recientemente. Por Redacción - 2 mar, 2024.

Así dan cuenta una serie de fotografías viralizadas en los últimos días, siendo también replicas por agencias de noticias del Gigante Asiático.

Sobre el Liaoning

El Liaoning es uno de los tres portaaviones que posee la Armada del EPL en la actualidad. Los restantes dos, Shandong y Fujian, son, a diferencia de este, los primeros dos construidos localmente por China. No obstante, la importancia de este buque para la fuerza naval del Gigante Asiático ha sido vital desde su entrada en servicio en el año 2012, ya que le permitió obtener capacidades de para mantener, actualizar y modificar esta clase de buques. Originalmente, el Liaoning fue uno de los portaaviones clase Kuznetsov, siendo botado en el año 1988, recibiendo su denominación Varyag. La caída de la Unión Soviética en el año 1991 provocó que su construcción, llevada a cabo en astilleros ucranianos no fuera completada. Esta situación fue vista por China como una oportunidad para incorporar un buque de estas características, para así en el año 1998, en una subasta, fuera adquirido por una empresa de servicio turísticos china.



Sin embargo, las intenciones de China quedaron de manifiesto cuando el portaaviones fue puesto en grada en el astillero Dalian, siendo sometido a importantes trabajos de recuperación, reparación y modificaciones. Entre estas se aprecia la instalación de nuevos radares del tipo AESA y sistemas de defensa aérea de cañones y misiles. Para el año 2011, los trabajos estaban completados iniciando sus respectivas pruebas de sistemas y navegación, para ser comisionado oficialmente en el año 2012.

Mantenimiento y actualización:

Si bien no es la primera oportunidad en la cual el Liaoning es sometido a trabajos de mantenimiento programado, a lo largo de estancia de más de un año en el astillero Dalian se apreciaron algunas particularidades. Más en detalle, la presencia de mock-up de cazas **J-15** y **J-35** en su cubierta de vuelo, este último es el más moderno caza en desarrollo por parte de China, destinado a equipar en un futuro a la Aviación Naval de la Armada del Ejército Popular de Liberación. De tal modo, a finales del pasado mes de febrero, se apreció como el buque se alistaba para abandonar sus amarras en el puerto del astillero, siendo conducido por diversos remolcadores hacia la zona desde la cual emprenderá sus pruebas de navegación. Al día de la fecha, no se han emitido más información, pero gracias citando a diversos informes de navegación, estas podrían extenderse hasta el próximo 9 de marzo. A su vez, la presencia de los mencionados mock-ups han despertado diversas especulaciones entre especialistas a nivel mundial, ya que, al día de la fecha, su principal caza embarcado es el **J-15**, mientras que el **J-35** esta siendo desarrollado para formar parte del nuevo portaaviones Fujian. Este, a diferencia de Liaoning y Shandong, se sirve de un sistema de lanzamiento por catapultas electromagnéticas para desplegar aeronaves de ala fija. La presencia de este mock-up del **J-35** podría indicar dos caminos a seguir por el Ejército Popular de Liberación. El primero, y más conservador, que esta teniendo lugar el desarrollo de una versión de este caza de quinta generación adaptada para operar desde la cubierta de vuelo del Liaoning y Shandong, lo cuales tiene una configuración del tipo STOBAR (despegue corto, pero recobro mediante detención) asistido por una rampa tipo *sky jump* en su proa. La segunda, y más radical, la instalación en el futuro de un sistema de catapultas en esta clase de portaaviones. *Fotografías: créditos a quien corresponda.

La Marina Nacional francesa somete a pruebas al segundo de sus nuevos submarinos nucleares clase Barracuda



Gracias a una serie de fotografías divulgadas oficialmente, se ha dado cuenta que la Marina Nacional francesa ha iniciado las pruebas de navegación y sistemas del submarino de ataque de propulsión nuclear Duguay-Trouin. Por Redacción - 04 mar, 2024. ZONAMILITAR.

La unidad, que fue entregada por Naval Group en agosto del año pasado, es el segundo submarino de la nueva clase *Barracuda*. Siguiendo lo reportado en la jornada de ayer, 3 de marzo, el Duguay-Trouin realizó su primer despliegue a fin de verificar sus capacidades y sistemas. Como fuera señalado, la unidad fue construida por el astillero **Naval Group**, quien concretó su entrega el pasado 10 de agosto del año 2023, siendo recibido en la Base Naval de Brest. Si bien no se brindaron mayores precisiones, la realización de esta clase de pruebas y evaluaciones son un paso necesario para determinar que el nuevo submarino de ataque de la Marina Nacional francesa se encuentra listo para alcanzar la Capacidad Operativa Inicial, iniciando oficialmente su servicio operativo. Es de presumir que, durante la duración de esta fase, Duguay-Trouin realice una serie de navegaciones en alta mar, en la cual pueden llegar a realizarse inmersiones bajo diversas modalidades. También será puesta a prueba a la nueva tripulación del submarino, a fin de familiarizarse con este nuevo sistema de armas. Siguiendo de este modo las realizadas por Naval Group previo a su entrega. En estas pruebas se registraron “*Pruebas en la superficie y en inmersiones (velocidad del submarino; pruebas de su rendimiento y comportamiento a diferentes profundidades de inmersión; seguridad y funcionamiento de las instalaciones, incluido su reactor nuclear)*“, según anunció en dicha ocasión del astillero francés. La clase Barracuda (también denominada Suffren por la primera unidad de la serie) constituye la nueva generación de submarinos de ataque de propulsión nuclear de Francia. A través de la construcción de seis unidades, la Marina Nacional francesa llevará adelante el reemplazo de sus actuales submarinos de clase Rubis. El primero de los submarinos ya había sido incorporado y sumado al servicio a mediados del año 2022.

Sobre la clase Barracuda:

Poseen un desplazamiento en inmersión de 5.100 toneladas. Su máxima profundidad de inmersión informada por Naval Group es de 350 metros, pudiendo alcanzar velocidades de hasta 25 nudos bajo el agua. Poseen una autonomía de 70 días en altamar. El armamento de los submarinos clase Barracuda se compone de: misiles de crucero, torpedos pesados F21, como misiles submarinos SM-39 Exocet, y minas FG-29.

- Desplazamiento en superficie: 4.700 toneladas
- Longitud: 99 metros
- Armamento: misiles crucero navales, torpedos F21 de peso pesado con guía por cable, misiles anti-buque modernizados Exocet SM39;
- Propulsión híbrida: reactor de agua presurizada derivado de los reactores a bordo de los SSBN tipo Triomphant y el portaaviones Charles-de-Gaulle, dos turbinas de propulsión, dos turbogeneradores y dos motores eléctricos
- Tripulación: 63 miembros de la tripulación + comandos
- Disponibilidad: > 270 días al año.

Taiwán tendría operativos a final de año sus submarinos convencionales de ataque Hai Kun



El diseño y fabricación de del Hai Kun ha durado sólo cinco años, tiempo récord para un submarinos convencional de ataque de nuevo diseño. (CSBC Corporation)

La necesidad obliga a los países a invertir grandes sumas de recursos para obtener aquellos activos militares con los que hacer frente a hipotéticas amenazas, ello ha llevado a Taiwán a obtener de forma especialmente rápida tecnologías con las que diseñar y poner a punto una nueva clase de submarinos convencionales. OCTAVIO DÍEZ CÁMARA, 06 MAR 2024.

Estos **submarinos convencionales de ataque** permitirían a los taiwaneses hacer frente a la amenaza de China y contribuir a la salvaguarda de sus aguas territoriales. El primero ha recibido el nombre de **SS-711 Hai Kun** y, por lo que hemos sabido, está ya listo para iniciar las pruebas de mar que permitirán, si todo avanza como está previsto, entregarlo oficialmente a finales de este 2024. Hace poco más de cinco años, durante una visita a una feria de material naval militar, pude conocer algunos de los proyectos navales del país entre los que figuraba la obtención de un nuevo submarino convencional de ataque de los que entonces tenían previsto incorporar 3 ó 4 ejemplares, mostrando entonces al público como sería incluso su avanzada hélice impulsora. Más recientemente se habla de que fabricarían hasta ocho de estas nuevas naves. **En sólo cinco años la corporación CSBC, que tiene varios astilleros en Taiwán ha podido completar**

el diseño, la fabricación y la botadura del submarino SS-711 Hai Kun, para iniciar pronto sus pruebas. En este proceso, especialmente rápido para alguien que aparentemente no tiene tecnología propia para la construcción de submarinos convencionales de ataque, parece ser que podrían haber intervenido tecnologías holandesas y coreanas.



El proyecto de los nuevos submarinos taiwaneses ha pasado muy rápido de los bocetos iniciales al prototipo de evaluación. (Octavio Díez Cámara)

Las primeras las habrían obtenido de los dos **submarinos convencionales tipo Hai Lung** que, correspondientes al tipo Zwaardvis, recibieron en 1987 y 1988; las segundas tras un acuerdo industrial con una corporación naval de Corea, aunque también se señala públicamente que hay equipos británicos y estadounidenses -sonar digital, sistema integrado de combate o los periscopios- en este submarino convencional de ataque. Sobre el **SS-711 Hai Kun** señalar que se aprecia una forma general que haría que su navegación sea especialmente discreta, con un timón trasero en forma de X y también un timón en la vela, disposición pensada para conseguir más agilidad de movimientos. Incorpora, complementariamente al sonar frontal cilíndrico, otros dos de flanco. **Incluye seis tubos lanzatorpedos frontales de 533 mm desde los que dispararía torpedos pesados Mk48 mod 6 y misiles antibuque Harpoon**, se ha dispuesto en la parte superior delantera con un pedestal con sensores que captarían información de objetivos próximos, incorpora cuatro lanzadores séxtuples por banda para disparar contramedidas acústicas y tendría reserva de espacio para posteriormente instalarse en este **submarino convencional** de ataque un sistema de propulsión independiente del aire, o AIP. Sobre las dimensiones de los nuevos submarinos de **Taiwán** se señala en fuentes abiertas que miden 70 m, tienen un desplazamiento de 2.500 toneladas y que podrían alcanzar una profundidad máxima del orden de 400 m. (Octavio Díez Cámara)

Una base letona se convierte en la tercera base de policía aérea de la OTAN en el Báltico.



Desde el 1 de marzo de 2024, la base militar letona de Lielvārde ha sido activada como tercera base de la OTAN para albergar destacamentos de cazas aliados que protegerán los cielos de Estonia, Letonia y Lituania, llevando a cabo la misión de Policía Aérea del Báltico. 06 mar 2024. Allied Air Command Public Affairs Office.

En una ceremonia celebrada el sábado 2 de marzo, representantes de Letonia, Canadá, Estonia, Alemania, Lituania, Polonia, España, Estados Unidos y la OTAN inauguraron oficialmente el papel de la base en la postura regional de Policía Aérea de la OTAN. Debido a las obras en las pistas e infraestructuras de la Base Aérea de Āmari, que durarán hasta finales de año, Letonia -en estrecha colaboración con Estonia y Alemania- ha creado en Lielvārde las condiciones estructurales necesarias para desempeñar funciones de alerta de reacción rápida 24 horas al día, 7 días a la semana, bajo el paraguas de la OTAN. Hasta noviembre, un destacamento alemán de Eurofighter ejecutará esta misión. Un equipo de inspección del Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC) de la OTAN en Uedem (Alemania), responsable de supervisar la policía aérea de la Alianza en todo el norte de Europa, certificó oficialmente que el proceso de mando y control está en marcha en Lielvārde, desde la primera alerta hasta el lanzamiento de los cazas y el archivo del informe final de la misión. “Es un día memorable para Letonia y la OTAN. Por primera vez, la vigilancia aérea de la OTAN se llevará a cabo desde la base aérea de Lielvārde”, declaró el ministro de Defensa de Letonia, Andris Sprūds. “Estamos agradecidos a todos los Aliados que han contribuido con sus fuerzas a esta misión de blindaje del espacio aéreo de la OTAN y de protección de nuestro pueblo. El dominio aéreo es esencial para la disuasión y la defensa aliadas. La capacidad de llevar a cabo la misión desde múltiples lugares demuestra claramente que la Defensa Integrada Antiaérea y Antimisiles de la OTAN puede ser ágil, rápida y creíble en la defensa de nuestro espacio aéreo”, añadió. “Durante casi 20 años -desde que Estonia, Letonia y Lituania ingresaron en la OTAN en 2004- se ha ido extendiendo el principio de defensa colectiva a los Estados bálticos, y ahora esta misión ha llegado físicamente a Lielvārde, lo que significa que la OTAN dispone de tres bases operativas para despliegues -una en cada Aliado báltico”, declaró el General de División Harold van Pee, comandante del CAOC Uedem. “Tanto Letonia como Alemania han realizado un excelente trabajo en la preparación de la base aérea para el empleo de aviones de combate en el momento oportuno, como quedó demostrado ayer cuando el destacamento alemán consiguió realizar su primer scramble de alerta apenas unas horas después de entrar formalmente en estado de alerta por primera vez”, añadió refiriéndose al primer despegue alemán desde Lielvārde para interceptar aviones militares rusos que sobrevolaban el Mar Báltico. La ceremonia constituyó otra oportunidad para subrayar el esfuerzo colectivo de los Aliados en la región. “En el actual entorno de seguridad, en constante evolución, la misión de Policía Aérea del Báltico de la OTAN desempeña un papel crucial en la disuasión de posibles amenazas, la salvaguarda de la integridad del espacio aéreo y el fomento de la estabilidad regional”, declaró el coronel Viesturs Masulis, comandante de las Fuerzas Aéreas de Letonia. “Sirve como demostración visible de nuestra determinación

colectiva de defendernos contra cualquier amenaza; por lo tanto, nos sentimos honrados de dar la bienvenida y acoger a la Luftwaffe alemana mientras opera sus Eurofighters desde la Base Aérea de Lielvārde garantizando cielos seguros. Permítanme agradecer a las Fuerzas Aéreas polacas su apoyo a la misión desde la Base Aérea de Ämari, en Estonia. Gracias por ayudar a proteger nuestro espacio aéreo durante los últimos meses”, añadió. Con la activación de la Base Aérea de Lielvārde, Letonia permite a la OTAN seguir utilizando dos bases aéreas para la Policía Aérea en la región. Mientras tanto, la Base Aérea de Ämari se utilizará para el despliegue del Centro de Control e Información Desplegable de Alemania, que desde mediados de marzo hasta finales de junio de 2024 aumentará la capacidad de vigilancia y control de la OTAN en la región del Mar Báltico. Durante ese tiempo, los controladores aéreos alemanes se integrarán en los Centros de Control e Información de Estonia, Letonia y Lituania.

Singapur acogerá los submarinos nucleares australianos de la clase Aukus.



Representación artística de un submarino que visita Singapur. (Imagen creada por AI)

Según la información publicada por el gobierno australiano ayer 5 de marzo, los primeros ministros de Singapur y Australia se reunieron en Melbourne para celebrar la 9ª Reunión Anual de Líderes Australia-Singapur. 06 mar, 2024. Timothée.

La reunión de este año coincidió con la visita del primer ministro Lee a Melbourne para asistir a la Cumbre Especial ASEAN-Australia, organizada por el primer ministro Albanese. Singapur se ha ofrecido a facilitar las visitas a puerto de los futuros submarinos australianos de propulsión nuclear y armamento convencional, cuando entren en funcionamiento. El pacto AUKUS, establecido en septiembre de 2021, es una asociación trilateral de seguridad entre Australia, el Reino Unido y Estados Unidos, cuyo objetivo es mejorar la cooperación en materia de defensa y seguridad en la región Indo-Pacífica. La asociación es significativa por su enfoque en el desarrollo de submarinos de propulsión nuclear para la Marina Real Australiana y el intercambio de tecnologías avanzadas en áreas como la inteligencia artificial, la computación cuántica, las operaciones cibernéticas y las tecnologías de misiles. El acuerdo también incluye la base temporal de submarinos británicos y estadounidenses en Australia a partir de 2027, con planes para que Australia adquiera varios submarinos estadounidenses a principios de la década de 2030. Se espera que los nuevos submarinos, conocidos como SSN-AUKUS, construidos a partir de un diseño británico, lleguen a Australia a finales de la década de 2030. Esta iniciativa mejorará significativamente las capacidades submarinas de Australia y constituye un paso notable, ya que Australia se convierte en el séptimo país en contar con submarinos de propulsión nuclear y el segundo, después del Reino Unido, en compartir tecnología de propulsión nuclear con Estados Unidos.

Sin embargo, el pacto AUKUS ha suscitado diversas reacciones en todo el mundo. Aunque algunos socios occidentales del Indo-Pacífico y de otras regiones han mostrado interés en unirse o crear acuerdos similares, y las respuestas han sido en general positivas, considerando la alianza como un paso para salvaguardar la estabilidad regional, ha habido preocupación por el potencial de una carrera armamentística y el efecto desestabilizador sobre la dinámica regional. China, en particular, ha criticado abiertamente AUKUS, describiéndola como una medida que puede violar las normas internacionales de no proliferación y desestabilizar la paz y la estabilidad de la región. Singapur es un caso atípico entre los vecinos cercanos de Australia en la Asean en su pronta aceptación del plan de Canberra para desplegar submarinos de propulsión nuclear. Indonesia y Malasia criticaron inicialmente el acuerdo de septiembre de 2021 conocido como Aukus, por temor a que representara una mayor militarización de la región y mayores riesgos de proliferación. Singapur es un caso atípico entre los vecinos cercanos de Australia en la Asean en su pronta aceptación del plan de Canberra para desplegar submarinos de propulsión nuclear. Indonesia y Malasia criticaron inicialmente el acuerdo de septiembre de 2021 entre Australia, el Reino Unido y Estados Unidos, conocido como Aukus, por temor a que representara una mayor militarización de la región y mayores riesgos de proliferación.

El avión de combate Rafale de Dassault está en problemas

El Rafale es un avión de combate de cuarta generación que destaca por su sistema de control cuádruple redundante fly-by-wire y su configuración aerodinámica que garantiza agilidad y una mínima sección transversal del radar. 6 mar 2024 <https://israelnoticias.com/militar/el-avion-de-combate-rafale-de-dassault-esta-en-problemas/>



El gigante francés de la aviación Dassault planea entregar 20 aviones de combate Rafale en 2024, a pesar de problemas en su cadena de suministro. Su popularidad en la India y Oriente Medio incrementa la presión.

La demanda del Rafale sobrepasa la capacidad productiva de Dassault

Dassault se comprometió a entregar aviones de combate Rafale a nuevos clientes en solo tres años tras firmar el contrato. Sin embargo, el Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS) sugiere que la reciente oleada de ventas podría

complicar este compromiso de 36 meses, poniendo en riesgo futuros acuerdos. El retraso en la producción ha alcanzado los 228 aviones, exacerbado por recientes pedidos de Indonesia y Francia. El Rafale, diseñado para la Fuerza Aérea y la Armada francesas, fue concebido como un caza “omnirole”, capaz de reemplazar siete tipos de aviones de combate. Su desarrollo buscó abarcar una amplia gama de misiones, desde defensa aérea hasta ataques antibuque, destacándose como un “multiplicador de fuerzas”. Se espera que sea el principal avión de combate de Francia hasta al menos 2050. El Rafale emerge como una alternativa para países que evitan la dependencia política y económica de aviones estadounidenses y rusos. Su aceptación en la India y Oriente Medio se ve amenazada por un inconveniente significativo: la dependencia de una cadena de suministro nacional francesa, ya sobrecargada por necesidades internas y el apoyo a Ucrania.

El legado y la tecnología detrás del éxito del Rafale

Tras retirarse del proyecto European Fighter Aircraft en 1985, Francia desarrolló el Rafale a través del programa Avion de Combat Experimental (ACX). El demostrador tecnológico, Rafale A, voló en 1986, sentando las bases del diseño y tecnología del avión, incluido su sistema fly-by-wire y el uso extensivo de materiales compuestos. El Rafale es un avión de combate de cuarta generación que destaca por su sistema de control cuádruple redundante fly-by-wire y su configuración aerodinámica que garantiza agilidad y una mínima sección transversal del radar. Propulsado por dos turbo reactores SNECMA M88-2, el avión combina rendimiento superior y versatilidad operativa. En servicio desde 2001, el Rafale ha sido seleccionado por múltiples fuerzas aéreas alrededor del mundo y ha demostrado su valía en combate en Afganistán, Libia, Mali, Irak y Siria. Su capacidad omnirole y la independencia que ofrece a sus operadores subrayan su atractivo, a pesar de los retos logísticos actuales.

Impacto en la cadena de suministro y soluciones a futuro para el Rafale

La dependencia de Dassault en una cadena de suministro nacional para el Rafale le brinda cierto aislamiento frente a problemas globales, pero no la hace inmune. La escasez de talento en ingeniería amenaza con desbaratar el aumento en la producción del Rafale, esencial para cumplir con la creciente demanda. Esta situación plantea desafíos significativos para Dassault, que debe equilibrar la necesidad de aumentar la producción con las limitaciones de su cadena de suministro. La implementación de estrategias para diversificar fuentes de suministro y optimizar la producción será crucial para mantener el compromiso con sus clientes. El futuro del Rafale depende de cómo Dassault y sus socios aborden estos retos logísticos. Mantener la excelencia en el diseño y producción, junto con una gestión efectiva de la cadena de suministro, será esencial para asegurar su posición en el mercado global de defensa aérea. Artículo original de © israelnoticias.com | Autorizado para su difusión, incluyendo este mensaje y la dirección:

China confirma la construcción del cuarto portaaviones.



China está construyendo su cuarto portaaviones, según ha confirmado un almirante de la Armada y supervisor político, que ha añadido que los avances técnicos han sido fluidos. 08 mar, 2024. Hayley Wong.

La nueva información sobre el opaco programa chino de desarrollo de buques de guerra se produjo durante las reuniones legislativas anuales de Pekín, en las que los representantes del Ejército Popular de Liberación (EPL) raramente aparecen en público. A la pregunta de si el nuevo portaaviones chino sería de propulsión nuclear, el comisario político de la Armada del Ejército Popular de Liberación, Yuan Huazhi, respondió que “pronto se anunciará”, según una entrevista en vídeo publicada por el Hong Kong Commercial Daily en la red social Weibo. El almirante añadió que no había oído hablar de ningún “cuello de botella técnico” en relación con el portaaviones, lo que sugiere que su progreso va por buen camino.

Los comentarios de Yuan, realizados al margen de la apertura de la Asamblea Popular Nacional (APN) de este año, representan la primera confirmación oficial de los esfuerzos de Pekín para construir un cuarto portaaviones, conocido comúnmente como Tipo 004. Sin embargo, hace tiempo que circulan por Internet ilustraciones del buque de guerra. Las ilustraciones procedían supuestamente del astillero Jiangnan de Shanghai, donde se cree que se está construyendo el portaaviones. Con el Fujian, su tercer portaaviones y el más avanzado hasta la fecha, China logró un gran avance al equiparlo con catapultas electromagnéticas y dispositivos de detención que permiten lanzar aviones de guerra con mayor frecuencia. Se ha debatido ampliamente si el último buque de guerra chino podría dar un paso más para convertirse en un buque de propulsión nuclear, lo que le permitiría generar suficiente potencia para despegar con catapulta y ofrecer una mayor autonomía con una velocidad superior. El Fujian, que aún no ha realizado pruebas de mar, fue botado en junio de 2022.

CV-18 Fujian

Fuentes del Ejército Popular de Liberación declararon al Post ese mismo año que la tecnología de los reactores nucleares navales de China no era entonces suficiente para soportar portaaviones nucleares. En la actualidad, sólo las armadas estadounidense y francesa cuentan con portaaviones nucleares: los estadounidenses de clase Nimitz y Gerald R. Ford, y el buque insignia francés Charles de Gaulle. China quiere ampliar su flota de portaaviones con el objetivo de desarrollar una marina moderna de “aguas azules” en la próxima década. También se cree que los portaaviones son cruciales para las operaciones a lo largo del estrecho de Taiwán, donde las denominadas operaciones de libertad de navegación de Estados Unidos y sus aliados han provocado las protestas de Pekín. Pekín considera Taiwán parte de China, que debe reunificarse por la fuerza si es necesario. La mayoría de los países, incluido Estados Unidos, no reconocen a la isla autogobernada

como Estado independiente, pero Washington se opone a cualquier intento de tomarla por la fuerza y se compromete a suministrarle armas. China también está desarrollando cazas furtivos de nueva generación para aumentar su capacidad bélica global, en línea con su objetivo de desarrollar una potencia militar de “clase mundial” para 2049. Las tensiones han aumentado a medida que Estados Unidos despliega más portaaviones en el Pacífico occidental, lo que, según los analistas, es una respuesta a las maniobras militares de China y Corea del Norte. Yuan afirmó que China tiene capacidad para dar una “respuesta global” a la flota de portaaviones estadounidense en el Pacífico occidental. Tres portaaviones estadounidenses operan ya en la región, y se dice que otros dos están en camino. Cuando se le pidió que comparara el desarrollo de portaaviones chino con el estadounidense, afirmó que los avances chinos en este campo no pretendían competir con Estados Unidos. “Estamos construyendo portaaviones para proteger nuestra soberanía nacional y nuestra integridad territorial”, declaró. El último presupuesto militar chino, anunciado el martes, incrementó la financiación de las fuerzas armadas en un 7,2%, el mismo porcentaje que el año pasado, con el objetivo de aumentar la preparación para el combate, así como la investigación y el desarrollo en materia de defensa.

SUCESOS DE AYER HISTORIAS DE HOY

La asombrosa historia del Seawise Giant, el barco más grande jamás construido



Este superpetrolero era más grande que el Empire State de Nueva York. TOBY YOUNG

Con más de tres décadas de aventuras, el superpetrolero funcionó para diversas actividades a lo largo de los años 11 de febrero de 2024.

En sus 30 años de existencia, el *Seawise Giant* ganó varios títulos: **el buque más grande del mundo, el barco más pesado del mundo, el de mayor capacidad, o el mayor vehículo construido por el ser humano que jamás haya existido.** Y también tuvo varios nombres: *Seawise Giant, Happy Giant, Jahre Viking, Knock Nevis* y *Mont*. Este barco era lo que se conoce como un **superpetrolero**. Así como podía transportar millones de litros de petróleo, también era tan grande que **le era imposible entrar a muchos puertos.** Y por sus dimensiones, estaba impedido para atravesar pasajes interoceánicos clave, como el Canal de Panamá o el de Suez. Por si fuera poco, en esas tres décadas de existencia, el *Seawise Giant* también **sufrió un ataque del ejército de Sadam Hussein** en Irak, que lo envolvió en fuego hasta hundirse. Pero como toda gran historia de los mares, aquella catástrofe no fue su fin. Renació y siguió en activo muchos años más.

Nacido grande (y agrandado)

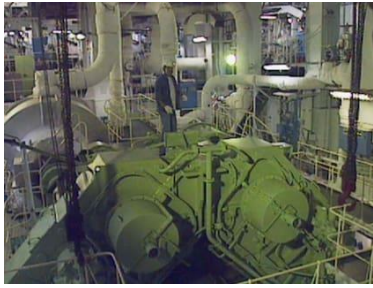
Este superpetrolero fue construido en **1979** en el astillero de la compañía Sumitomo Heavy Industries, en la ciudad de Oppama, Japón. Diversas fuentes indican que un magnate griego fue quien lo mandó construir, pero nunca lo terminó de adquirir. Entonces en 1981 fue comprado por el empresario hongkonés **Tung Chao-yung**, dueño de la compañía de transportes marítimos Orient Overseas Container Line. Bautizó al buque como **Seawise Giant** por un juego de palabras con el nombre de pila de su padre, **Tung Chee-hwa.**



Al diseño original le añadieron una sección adicional para ampliar su capacidad.

JULLIAN LELLIOTT

Según el Museo Marítimo de Hong Kong, a sus nuevos dueños no les pareció lo suficientemente grande, por lo que ordenaron que **le fueran añadidas 140.000 toneladas de capacidad adicionales** al ensamblarle una sección más de eslora. Así que este nuevo superpetrolero alcanzó la **longitud récord de 458,45 metros.** Eso es más que el tamaño de rascacielos como las **Torres Petronas** (252) de Malasia o el **Empire State de Nueva York** (381). También era casi 100 metros más largo que el **Icon of the Seas** (365), el crucero turístico más grande del mundo de la actualidad. Y unos 200 metros más largo que el **Titanic** (269). Su manga (el ancho del buque) también tenía la considerable longitud de 68 metros. En sus enormes tanques podía llevar casi **4 millones de barriles de petróleo**, suficientes para llevar a un automóvil unas 10 veces al Sol (ida y vuelta). Y cuando estaba totalmente cargado, tenía **un peso de 657.000 toneladas.** Para mover tal cantidad de peso, quemaba 220 toneladas de combustible al día.



En 1998, el presentador de la BBC Jeremy Clarckson visitó el barco. Mostró sus motores que consumían 220 toneladas de combustible al día.

Cuando la BBC visitó el barco en 1998, el capitán **Surrinder Kumar Mohan** explicó que podía navegar a casi 16 nudos (casi 30 km/h). “Para frenarse y detenerse por completo, requiere unos 8 km de espacio”, dijo el capitán. Y hacerlo virar en sentido opuesto, contó, era otra tarea compleja: requería unos 3 km de espacio para conseguirlo.

Objetivo de guerra

Pero aquel barco que visitó la BBC era un Seawise Giant reconstruido. Y es que en pleno auge del comercio de petróleo entre Medio Oriente y Occidente, este superpetrolero realizó entregas por el mundo y también **sirvió como depósito flotante**. Fue en esta última función la que cumplía en mayo de 1988, cuando se encontraba estacionado en la isla iraní de Larak. El golfo Pérsico pasaba en ese momento por los últimos meses de una **guerra entre Irak e Irán**. Sin previo aviso, **el Seawise Giant fue atacado por bombas del ejército iraquí de Saddam Hussein**. Como era de esperarse, el buque quedó envuelto en llamas y terminó por hundirse en las poco profundas aguas del golfo.



El ataque provocó el hundimiento del Seawise Giant. AUKEVISSER

Una vez terminada la guerra, la firma noruega Norman International quiso rescatar aquel barco. Lo reflotaron y repararon con 3700 toneladas de acero nuevo en 1991. Ya no era más el Seawise Giant, pues fue rebautizado como **Happy Giant**.

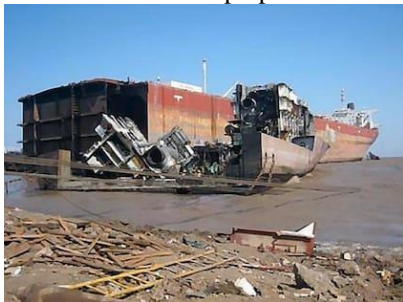
El ocaso del Giant

Con su renacer, el superpetrolero entró de nuevo en operación, pero ahora moviendo combustible para la firma de transporte mercante KS. De nuevo fue rebautizado, ahora como **Jahre Viking**. Ya en la década de los 90, la industria estaba migrando hacia petroleros más eficientes en cuanto a consumo de combustible, un aspecto en el que el Jahre Viking no era el mejor.



El superpetrolero terminó sus días como cisterna flotante. Tenía entonces el nombre de Knock Nevis. HONZA PLENER

Además, el hecho de que **era demasiado grande** como para cruzar por pasos marítimos clave como el **Canal de Suez o el Canal de Panamá**, empezó a jugar en contra de su rentabilidad. Así que para 2004 fue nuevamente vendido a la noruega First Olsen Tankers, que lo reformó para convertirse en un **almacén flotante** de petróleo. Ahora renombrado como **Knock Nevis**, fue llevado a las costas de Qatar. Y finalmente cesó su operación en 2009, cuando fue renombrado como **Mont** y llevado a India para ser **desmantelado pieza por pieza**. Del colosal Seawise Giant solo sobrevivió su **ancla de 36 toneladas de acero que se exhibe en un jardín del Museo Marítimo de Hong Kong**, el puerto que lo vio nacer como el superpetrolero más grande que jamás haya existido.



El barco terminó siendo desarmado en un puerto de desguace de India. AUKEVISSER